

Bruksela, 19 maja 2017 r.
(OR. en)

9272/17

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2016/0014 (COD)

ENT 129
MI 426
CODEC 831

NOTA

Od: Prezydencja

Do: Rada

Nr poprz. dok.: 8647/17 ENT 110 MI 362 CODEC 685

Nr dok. Kom.: 5712/16 ENT 20 MI 45 CODEC 103

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie homologacji i nadzoru rynku
pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów
i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów
– Kompromis prezydencji

Delegacje otrzymują w załączeniu kompromisowy tekst, który zostanie przedłożony Radzie
ds. Konkurencyjności 29 maja 2017 r.

Nowy tekst względem wniosku Komisji zaznaczono wytluszczeniem i podkreśleniem, a skreślenia
symbolem [...].

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów,
komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 114,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez wewnętrznych granic, na którym należy zapewnić swobodny przepływ towarów, osób, usług i kapitału. Przepisy dotyczące rynku wewnętrznego powinny być przejrzyste, proste i spójne, aby dać pewność i jasność prawa z korzyścią dla przedsiębiorstw i konsumentów.

¹ Dz.U. C z , s. .

- (2) W tym celu dyrektywą 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady² ustanowiono kompleksowe ramy homologacji typu UE pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów.
- (3) Ocena unijnych ram prawnych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, przeprowadzona w 2013 r.³, wykazała, że ramy ustanowione dyrektywą 2007/46/WE są odpowiednie do osiągnięcia głównych celów harmonizacji, skutecznego funkcjonowania rynku wewnętrznego i uczciwej konkurencji, a zatem powinny być nadal stosowane.
- (4) W ocenie tej stwierdzono jednak, że istnieje potrzeba wprowadzenia przepisów dotyczących nadzoru rynku w celu uzupełnienia wymogów homologacji typu, potrzeba doprecyzowania procedur wycofania od użytkowników i procedur ochronnych, jak również warunków przyznawania rozszerzenia homologacji dla istniejących typów pojazdów, potrzeba poprawy wdrażania ram homologacji typu poprzez zharmonizowanie i wzmocnienie procedur homologacji typu i zgodności produkcji stosowanych przez organy i służby techniczne państw członkowskich, potrzeba uściślenia roli i zakresu odpowiedzialności podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw, jak również organów i stron zaangażowanych we wdrażanie tych ram oraz potrzeba poprawy adekwatności alternatywnych systemów homologacji typu (krajowa homologacja pojazdów produkowanych w małych seriach i krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu) oraz procesu wielostopniowej homologacji typu, aby zapewnić odpowiednią elastyczność dla rynków niszowych i MŚP, jednak bez zakłócania równych warunków działania.

² Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

³ Dokument roboczy służb Komisji „Kontrola sprawności ram prawnych UE w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych” (*Fitness Check of the EU legal framework for the type-approval of motor vehicles*) (SWD(2013) 466 final).

- (5) Ponadto w związku z niedawnymi problemami z wdrożeniem ram homologacji typu ujawniły się szczególne słabości systemu oraz unaoczniała się potrzeba przeprowadzenia gruntownego przeglądu, aby umożliwić zapewnienie solidnych, przejrzystych, przewidywalnych i trwałych ram prawnych zapewniających wysoki poziom bezpieczeństwa, ochrony zdrowia oraz ochrony środowiska.
- (6) Niniejsze rozporządzenie ustanawia zharmonizowane przepisy i zasady dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, oraz dotyczące indywidualnego dopuszczenia pojazdu, w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania rynku wewnętrznego z korzyścią dla przedsiębiorstw i konsumentów oraz wysokiego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i ochrony środowiska.
- (7) Niniejsze rozporządzenie ustanawia istotne wymagania techniczne i administracyjne dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych kategorii M i N oraz ich przyczep (kategoria O), a także układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i efektywności środowiskowej. Kategorie te obejmują, odpowiednio, pojazdy silnikowe do przewozu pasażerów, pojazdy silnikowe do przewozu towarów oraz ich przyczepy.
- (8) Niniejsze rozporządzenie powinno wzmocnić obecne ramy homologacji typu, w szczególności poprzez wprowadzenie przepisów dotyczących nadzoru rynku. W sektorze motoryzacyjnym należy wprowadzić nadzór rynku poprzez określenie obowiązków podmiotów gospodarczych w łańcuchu dostaw, odpowiedzialności organów egzekwowania prawa w państwach członkowskich, a także środków, jakie należy podjąć w przypadku pojawienia się w obrocie produktów motoryzacyjnych stwarzających poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub środowiska lub niespełniających wymogów w zakresie homologacji typu.

- (9) Należy zapewnić skuteczne wdrożenie wymogów w zakresie homologacji typu przez wzmocnienie przepisów dotyczących zgodności produkcji poprzez, między innymi, wprowadzenie wymogu obowiązkowych okresowych audytów metod kontroli zgodności i wymogu ciągłej zgodności produktów oraz poprzez zaostrenie wymogów w zakresie kompetencji, obowiązków i praktyki działania służb technicznych przeprowadzających badania w zakresie homologacji typu całego pojazdu pod nadzorem organów udzielających homologacji typu. Właściwe funkcjonowanie służb technicznych jest niezbędne do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz zaufania obywateli do systemu. Kryteria wyznaczania służb technicznych określone w dyrektywie 2007/46/WE należy określić bardziej szczegółowo w celu **zapewnienia** ich spójnego stosowania. Metody oceny służb technicznych w państwach członkowskich [...] **wykazują tendencje do** coraz większego zróżnicowania ze względu na coraz większą złożoność ich pracy. Konieczne jest zatem określenie obowiązków proceduralnych zapewniających wymianę informacji i monitorowanie praktyk państw członkowskich w zakresie oceny, wyznaczania, zgłaszania i monitorowania ich służb technicznych. Dzięki takim obowiązkom proceduralnym wyeliminowane powinny zostać wszelkie istniejące rozbieżności w stosowanych metodach oraz w interpretacji kryteriów wyznaczania służb technicznych.

- (10) Potrzeba kontroli i monitorowania służb technicznych przez organy wyznaczające wzrosła, ponieważ postęp techniczny zwiększył ryzyko, że służbom technicznym będzie brakowało niezbędnych kompetencji, które umożliwiałyby im badanie nowych technologii lub wyrobów wchodzących w zakres zadań, do których służby te zostały wyznaczone. Jako że postęp techniczny skraca cykle produktów, a częstotliwość ocen na miejscu w nadzorze i częstotliwość monitorowania różnią się [...], **służby techniczne powinny być wyznaczane na czas określony, dzięki czemu zapewniona zostałaby okresowa ocena ich kompetencji.**
- (11) Wyznaczanie i monitorowanie służb technicznych przez państwa członkowskie według szczegółowych i rygorystycznych kryteriów powinno być zatem przedmiotem kontroli nadzorczych na poziomie Unii, w tym poprzez niezależne audyty, przy czym warunkiem powinno być odnowienie ich zgłoszenia [...]. Należy umocnić pozycję służb technicznych wobec producentów, w tym ich prawo do przeprowadzania niezapowiedzianych inspekcji w zakładach produkcyjnych oraz poddawania produktów objętych niniejszym rozporządzeniem badaniom fizycznym i laboratoryjnym, a także obowiązek służb w tym zakresie, tak aby zapewnić ciągłość przestrzegania przepisów przez producentów po uzyskaniu homologacji typu ich produktów.
- (12) W celu poprawy przejrzystości i wzajemnego zaufania oraz dalszego dostosowania i opracowania kryteriów oceny, wyznaczania i zgłaszania służb technicznych, jak również procedury rozszerzenia i odnowienia, państwa członkowskie powinny współpracować między sobą oraz z Komisją. Państwa członkowskie powinny konsultować się między sobą oraz z Komisją na temat kwestii o ogólnym znaczeniu dla wykonania niniejszego rozporządzenia oraz informować siebie nawzajem i Komisję [...].

- (13) Jeżeli wyznaczenie służby technicznej opiera się na akredytacji w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008⁴, jednostki akredytujące i organy wyznaczające powinny wymieniać się informacjami istotnymi dla oceny kompetencji służb technicznych.
- (14) Państwa członkowskie powinny pobierać opłaty za wyznaczanie i monitorowanie służb technicznych, tak aby zapewnić stabilność monitorowania służb technicznych przez państwa członkowskie oraz stworzyć tym służbom równe warunki działania. [...]
- (15) Jeżeli, pomimo wprowadzenia środków w celu zapewnienia spójnego stosowania wymogów przez państwa członkowskie oraz działań następczych związanych z tymi wymogami, kompetencje służby technicznej budzą wątpliwości, Komisja powinna mieć możliwość badania indywidualnych przypadków.
- (16) W celu zapewnienia, aby na badania i sprawozdania służb technicznych nie miały wpływu okoliczności niezgodne z prawem, organizacja i funkcjonowanie służb technicznych powinny zapewniać pełną bezstronność i **niezależność**. Aby móc wykonywać swoje zadania w sposób spójny i systematyczny, służby techniczne powinny posiadać zadowalający system zarządzania, obejmujący przepisy w zakresie tajemnicy służbowej. Aby służby techniczne mogły prowadzić swoją działalność w odpowiedni sposób, niezbędne jest ciągłe gwarantowanie poziomu wiedzy, [...] kompetencji oraz niezależności ich personelu.

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30).

(17) [...]

(18) Niezbędny jest solidny mechanizm egzekwowania przepisów, który zapewniłby przestrzeganie wymagań niniejszego rozporządzenia. Zapewnienie przestrzegania wymagań homologacji typu i zgodności produkcji, określonymi w przepisach regulujących sektor motoryzacyjny, powinno być najważniejszym obowiązkiem organów udzielających homologacji, ponieważ jest to zadanie ściśle powiązane z wydawaniem homologacji typu i wymaga szczegółowej wiedzy merytorycznej. Ważne jest zatem, aby działalność organów udzielających homologacji była regularnie weryfikowana [...].**System weryfikacji zgodności jest obecnie wzmacniany poprzez uznanie oficjalnego procesu akredytacji służb technicznych lub poprzez wprowadzenie regularnych wzajemnych ocen w odniesieniu do oceny i monitorowania służb technicznych przez organy udzielające homologacji typu.** [...] **Celem jest** [...] zagwarantowanie jednolitego poziomu jakości i rygorystyczności wszystkich organów udzielających homologacji w egzekwowaniu wymogów homologacji typu. [...]

- (19) Ścisła koordynacja między organami krajowymi poprzez wymianę informacji i skoordynowane oceny pod nadzorem organu koordynującego ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia jednolitego wysokiego poziomu bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i ochrony środowiska w ramach rynku wewnętrznego. Powinno to również doprowadzić do efektywniejszego wykorzystania ograniczonych zasobów na poziomie krajowym. W tym celu należy stworzyć forum **doradcze, tak by promować dobre praktyki**, umożliwiać państwom członkowskim i Komisji wymianę informacji [...] oraz koordynować [...] działania w zakresie egzekwowania przepisów dotyczących homologacji typu. Nadanie bardziej formalnych ram obecnej, nieformalnej współpracy państw członkowskich w tej dziedzinie powinno tej współpracy sprzyjać. **Forum powinno składać się z wyznaczonych przez państwa członkowskie przedstawicieli organów udzielających homologacji typu oraz organów nadzoru rynku. Przedstawiciele uczestniczący w danym posiedzeniu powinni być dobierani pod kątem zagadnień omawianych na forum.**
- (20) Przepisy dotyczące nadzoru rynku unijnego i kontroli produktów wprowadzanych na rynek unijny, określone w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008, mają zastosowanie do pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, przy czym państwa członkowskie mogą swobodnie wybrać organy właściwe do wykonania tych zadań. Nadzór rynku może być kompetencją dzieloną między różnymi organami krajowymi, co pozwoliłoby na uwzględnienie krajowych systemów nadzoru rynku w państwach członkowskich, ustanowionych na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008. [...]
- (21) [...]
- (22) W celu poprawy przejrzystości w przeprowadzaniu homologacji oraz usprawnienia wymiany informacji i niezależnej weryfikacji przez organy nadzoru rynku, organy udzielające homologacji i Komisję należy udostępnić dokumentację homologacji typu [...], z zastrzeżeniem wyłączeń ze względu na ochronę interesów handlowych oraz ochronę danych osobowych.

- (23) Obowiązki organów krajowych w zakresie nadzoru rynku określone w niniejszym rozporządzeniu są bardziej szczegółowe niż obowiązki określone w art. 19 rozporządzenia (WE) nr 765/2008, co ma na celu uwzględnienie specyfiki ram homologacji typu i konieczności uzupełnienia tych ram skutecznym mechanizmem nadzoru rynku zapewniającym gruntowną weryfikację [...] zgodności produktów objętych niniejszym rozporządzeniem z przepisami.

(23a) Dla właściwego funkcjonowania nadzoru rynku podstawowe znaczenie ma weryfikacja zgodności pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych będących w obrocie, przeprowadzana w oparciu o solidną ocenę ryzyka. To, oraz ustanowienie minimalnej liczby kontroli [...] pojazdów w ciągu roku, powinno przyczynić się do skutecznego wykonywania w całej Unii obowiązków dotyczących nadzoru rynku.

(23b) Z czasem minimalna liczba kontroli powinna objąć wszystkie badania i kontrole niezbędne do weryfikacji zgodności. Kontrole przeprowadzane na oryginalnych komponentach, w przypadku gdy są one w stanie powtarzać wyniki kontroli przeprowadzonych na pojazdach bez podważania integralności tych kontroli, mogą być uznawane za wliczające się do tej minimalnej liczby kontroli.

(23c) Wszelkie badania przeprowadzone na jakimkolwiek pojeździe w którymkolwiek państwie członkowskim mogą być wykorzystane w celu przyjęcia środków naprawczych i ograniczających w innym państwie członkowskim. Wyniki kontroli przeprowadzonych na pojazdach na terytorium jednego państwa członkowskiego należy uznać za odpowiednie do celów powołania się na środki naprawcze i ograniczające w innym państwie członkowskim. W związku z tym do celów jakichkolwiek kontroli przeprowadzanych w imieniu innego państwa członkowskiego nie należy wymagać fizycznego transferu przedmiotowych pojazdów.

- (24) **W ramach weryfikacji zgodności organy krajowe powinny również uwzględnić badania i inspekcje weryfikujące zgodność w eksploatacji.** Wybór pojazdów poddawanych takiej weryfikacji zgodności [...] powinien opierać się na właściwej ocenie ryzyka, uwzględniającej wagę ewentualnego braku zgodności i prawdopodobieństwo jego wystąpienia.

- (25) Ponadto Komisja powinna organizować badania i inspekcje weryfikujące zgodność [...] oraz przeprowadzać je lub wymagać ich przeprowadzenia, niezależne od badań i inspekcji przeprowadzanych przez państwa członkowskie w ramach ich obowiązków dotyczących nadzoru rynku. Jeżeli w ramach tych badań i inspekcji stwierdzony zostanie brak zgodności lub jeżeli wyjdzie na jaw, że homologacji typu udzielono na podstawie nieprawidłowych danych, Komisja powinna być uprawniona do wszczęcia w skali całej Unii czynności zaradczych w celu przywrócenia zgodności danych pojazdów oraz zbadania przyczyn nieprawidłowości homologacji typu. W budżecie ogólnym Unii należy zapewnić odpowiednie finansowanie w celu umożliwienia realizacji takich badań i inspekcji weryfikujących zgodność. W związku z ograniczeniami budżetowymi wynikającymi z wieloletnich ram finansowych na lata 2014–2020 realizacja wniosku legislacyjnego będzie musiała się opierać na obecnych zasobach i będzie musiała być zaplanowana tak, aby nie powstały dodatkowe [...] **obciążenia finansowe**. [...]
- (26) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdu, ochronę osób znajdujących się w pojeździe i innych użytkowników dróg oraz ochronę środowiska, należy nadal harmonizować i dostosowywać do postępu naukowo-technicznego wymagania techniczne i normy środowiskowe mające zastosowanie do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych.

- (27) Na cele niniejszego rozporządzenia nie może mieć wpływu fakt, że niektóre układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne lub części i wyposażenie mogą być montowane w pojeździe po jego wprowadzeniu do obrotu, zarejestrowaniu lub dopuszczeniu. Należy zatem przyjąć odpowiednie środki w celu zapewnienia, aby układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne lub części i wyposażenie, które mogą być zamontowane w pojazdach i które mogą znacznie zakłócić funkcjonowanie układów istotnych dla ochrony środowiska lub bezpieczeństwa funkcjonalnego, podlegały kontroli organu udzielającego homologacji przed ich wprowadzeniem do obrotu, zarejestrowaniem lub dopuszczeniem.
- (28) System homologacji typu UE musi umożliwić każdemu państwu członkowskiemu potwierdzenie, że każdy typ pojazdu i każdy typ układu, komponentu i oddzielnego zespołu technicznego przeznaczony do tego typu pojazdu został poddany badaniom i inspekcjom przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu w celu sprawdzenia jego zgodności z określonymi w nim wymogami dotyczącymi homologacji typu, a producent pojazdu uzyskał dla niego świadectwo homologacji typu. System homologacji typu UE zobowiązuje producenta do produkowania pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z homologowanym typem. Producent pojazdu musi to poświadczyć, wydając dla każdego pojazdu świadectwo zgodności. Należy zezwolić na udostępnianie na rynku i rejestrowanie w celu użytkowania w całej Unii każdego pojazdu, któremu towarzyszy ważne świadectwo zgodności.

- (29) Ponieważ zgodność produkcji jest jedną z podstaw systemu homologacji typu UE, ustalenia wprowadzone przez producenta w celu zapewnienia takiej zgodności powinny być zatwierdzane przez właściwy organ lub wyznaczoną w tym celu odpowiednio wykwalifikowaną służbę techniczną i powinny podlegać regularnej weryfikacji w drodze niezależnych audytów okresowych. Ponadto organy udzielające homologacji powinny zapewniać weryfikację ciągłej zgodności przedmiotowych produktów.
- (30) [...]
- (31) Ocena zgłoszonych poważnych zagrożeń dla bezpieczeństwa oraz szkód dla zdrowia publicznego i środowiska powinna być prowadzona na szczeblu krajowym, przy czym należy zapewnić koordynację na szczeblu Unii, jeżeli zgłoszone zagrożenie lub szkoda mogą wystąpić poza terytorium jednego państwa członkowskiego, mając na uwadze wspólne korzystanie z zasobów i zapewnienie spójności w zakresie czynności naprawczych podejmowanych w dążeniu do ograniczenia stwierdzonego ryzyka i szkód.

- (32) Aby zagwarantować, że wszystkie pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne wprowadzone do obrotu zapewniają wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska, producent lub dowolny inny podmiot gospodarczy w łańcuchu dostaw powinien podjąć skuteczne środki naprawcze, włącznie z wycofaniem pojazdów od użytkowników, jeżeli dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stwarza poważne zagrożenie dla użytkowników lub środowiska, o czym mowa w art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008. Organy udzielające homologacji powinny być uprawnione do oceny i weryfikacji, czy środki te są wystarczające. Organy innych państw członkowskich powinny mieć prawo do wprowadzenia środków ochronnych w przypadku, gdy uznają, że środki naprawcze producenta są niewystarczające.
- (33) Producentom produkującym pojazdy w małych seriach należy zapewnić odpowiednią elastyczność poprzez stosowanie alternatywnych systemów homologacji typu. Producenci tacy powinni korzystać z dobrodziejstw unijnego rynku wewnętrznego, pod warunkiem że produkowane przez nich pojazdy spełniają szczególne wymagania w zakresie homologacji typu UE dla pojazdów produkowanych w małych seriach. W niektórych ograniczonych przypadkach należy zezwolić na krajową homologację typu w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach. Aby zapobiec nieprawidłowościom, należy ograniczyć stosowanie uproszczonej procedury w odniesieniu do pojazdów produkowanych w małych seriach do przypadków bardzo niewielkiej produkcji. Niezbędne jest zatem precyzyjne zdefiniowanie pojęcia pojazdów produkowanych w małych seriach przez określenie liczby produkowanych pojazdów, wymogów, jakie muszą zostać spełnione, oraz warunków wprowadzania takich pojazdów do obrotu. Równie ważne jest określenie alternatywnego systemu dopuszczeń dla pojedynczych pojazdów, w szczególności aby zapewnić wystarczającą elastyczność w przypadku dopuszczeń pojazdów budowanych w wielu etapach.

- (34) Unia jest stroną Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („zrewidowane porozumienie z 1958 r.”)⁵. Unia przyjęła znaczną liczbą regulaminów załączonych do zrewidowanego porozumienia z 1958 r. i w związku z tym ma obowiązek akceptować homologacje typu wydane zgodnie z tymi regulaminami jako zgodne z odpowiednimi wymogami Unii. Do celów uproszczenia ram homologacji typu i dostosowania ich do międzynarodowych ram EKG ONZ, Unia w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009⁶ uchyliła szczegółowe dyrektywy dotyczące homologacji typu i zastąpiła je obowiązkiem stosowania odpowiednich regulaminów EKG ONZ. Aby ograniczyć obciążenie administracyjne związane z procesem homologacji typu, należy zezwolić producentom pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych na ubieganie się o homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w stosownych przypadkach, bezpośrednio poprzez uzyskanie homologacji na podstawie odpowiednich regulaminów EKG ONZ, o których mowa w załącznikach do niniejszego rozporządzenia.
- (35) W związku z tym regulaminy EKG ONZ i zmiany do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub które Unia stosuje, zgodnie z decyzją Rady 97/836/WE⁷, należy włączyć do unijnego prawodawstwa dotyczącego homologacji typu. Komisji należy zatem przekazać uprawnienia do zmiany załączników do niniejszego rozporządzenia oraz do przyjmowania aktów delegowanych w celu zapewnienia stałej aktualizacji odniesień do regulaminów EKG ONZ i zmian do nich w wykazie odpowiednich aktów prawnych.

⁵ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. w związku z przystąpieniem Wspólnoty Europejskiej do Porozumienia Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań („zrewidowane porozumienie z 1958 r.”) (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 81).

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

⁷ Decyzja Rady 97/836/WE z dnia 27 listopada 1997 r. (Dz.U. L 346 z 17.12.1997, s. 78).

- (36) Nieograniczony dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów poprzez stosowanie znormalizowanego formatu umożliwiającego wyszukanie informacji technicznych, a także efektywna konkurencja na rynku usług w zakresie dostarczania takich informacji są niezbędne do poprawy funkcjonowania rynku wewnętrznego, szczególnie w odniesieniu do swobodnego przepływu towarów, swobody przedsiębiorczości i swobody świadczenia usług. Wymogi w zakresie dostarczania informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów były dotychczas określone w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁸, rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009⁹, rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008¹⁰ i rozporządzeniu Komisji (UE) nr 582/2011¹¹. Wymogi te należy ująć w niniejszym rozporządzeniu, a rozporządzenia (WE) nr 715/2007, (WE) nr 595/2009, (WE) nr 692/2008 i (UE) nr 582/2011 powinny zostać odpowiednio zmienione.
- (37) Mając na uwadze, że postęp techniczny w zakresie nowych metod i technologii diagnostyki i naprawy pojazdu, takich jak zdalny dostęp do informacji o pojeździe i do jego oprogramowania, nie powinien osłabiać celów niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do dostępu niezależnych podmiotów do informacji dotyczących naprawy i konserwacji.

⁸ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1).

¹⁰ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

¹¹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

(37a) W celu zapewnienia skutecznej konkurencji na rynku obejmującym usługi w zakresie informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów oraz w celu wyjaśnienia, że informacje o których mowa, to również informacje, których trzeba udzielać niezależnym podmiotom, aby umożliwić całemu rynkowi niezależnych napraw i konserwacji pojazdów konkurowanie z autoryzowanymi punktami sprzedaży, niezależnie od tego, czy producent pojazdu bezpośrednio udziela takich informacji swoim autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi, należy doprecyzować, jakie informacje mają być przekazywane do celów dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

(37b) Jako że obecnie nie ma wspólnej zorganizowanej procedury wymiany danych o komponentach pojazdów między producentami pojazdów a niezależnymi podmiotami, należy opracować zasady takiej wymiany danych. Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) powinien formalnie opracować wspólną zorganizowaną procedurę dotyczącą znormalizowanego formatu wymienianych danych, przy czym mandat udzielony CEN nie przesądza z góry o poziomie szczegółowości tej normy. Prace CEN powinny przede wszystkim jednakowo odzwierciedlać interesy i potrzeby producentów pojazdów oraz niezależnych podmiotów i powinny również obejmować badanie takich rozwiązań jak otwarte formaty danych opisane za pomocą dobrze zdefiniowanych metadanych w celu dostosowania do istniejącej infrastruktury informatycznej.

- (38) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011¹².
- (39) W celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia o dalsze szczegóły techniczne należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wymogów w zakresie homologacji typu dotyczących efektywności środowiskowej i poziomu bezpieczeństwa pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, również z ekspertami. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (40) Państwa członkowskie powinny ustanowić przepisy dotyczące sankcji nakładanych w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz zapewnić wdrożenie tych przepisów. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powinny corocznie zgłaszać nałożone sankcje Komisji w celu monitorowania spójności wdrażania tych przepisów.
- (41) Mając na uwadze przejrzystość, racjonalność i prostotę, należy uchylić dyrektywę 2007/46/WE i zastąpić ją niniejszym rozporządzeniem. Przyjęcie rozporządzenia zapewnia bezpośrednie stosowanie przepisów i umożliwia ich aktualizowanie w sposób terminowy i bardziej efektywny w celu lepszego uwzględnienia postępu technicznego i zmian regulacyjnych w kontekście Zrewidowanego Porozumienia z 1958 r.

¹² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

- (42) W celu wspierania środków naprawczych i ograniczających na szczeblu UE [...] Komisja powinna mieć uprawnienia do nakładania zharmonizowanych grzywien administracyjnych na podmioty gospodarcze, co do których stwierdzono, że naruszyły przepisy niniejszego rozporządzenia, bez względu na to, gdzie dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny uzyskał pierwotnie homologację typu. W drodze aktów wykonawczych przyjmowanych zgodnie z procedurą sprawdzającą, Komisja powinna – na podstawie zdefiniowanych zasad – określić procedurę oraz metody obliczania i pobierania tych grzywien administracyjnych.
- (43) Ilekroć środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu wiążą się z przetwarzaniem danych osobowych, powinny one być wykonane zgodnie z dyrektywą 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹³ i rozporządzeniem (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁴ oraz z krajowymi środkami wykonawczymi do nich.

¹³ Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych (Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31).

¹⁴ Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).

- (44) Aby umożliwić państwom członkowskim, organom krajowym i podmiotom gospodarczym przygotowanie się do stosowania nowych przepisów wprowadzonych w niniejszym akcie, należy określić datę rozpoczęcia stosowania po wejściu w życie.
- (45) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie zharmonizowanych przepisów dotyczących wymogów administracyjnych i wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów kategorii M, N i O oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także nadzoru rynku takich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, ale ze względu na ich rozmiary i skutki możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1 *Przedmiot*

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi administracyjne i wymagania techniczne w zakresie homologacji typu i wprowadzania do obrotu wszystkich nowych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych [...], o których mowa w art. 2 ust. 1. Stosuje się je również do indywidualnego dopuszczenia pojazdu.

Niniejsze rozporządzenie ustanawia też przepisy dotyczące wprowadzania do obrotu i dopuszczania części i wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów pojazdów określonych w art. 2 ust 1.

2. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wymogi dotyczące nadzoru rynku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które podlegają homologacji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, a także części i wyposażenia dla takich pojazdów.

Artykuł 2
Zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów silnikowych kategorii M i N oraz do ich przyczep kategorii O, które przeznaczone są do jazdy po drogach publicznych, łącznie z zaprojektowanymi i skonstruowanymi w jednym lub kilku etapach, oraz do układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, a także części i wyposażenia, zaprojektowanych i zbudowanych dla takich pojazdów i przyczep.
2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do następujących pojazdów:
 - a) pojazdów rolniczych lub leśnych [...] zdefiniowanych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013¹⁵;
 - b) pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców zdefiniowanych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013¹⁶;
 - c) [...] pojazdów **gasienicowych**;
 - d) **pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych lub dostosowanych wyłącznie do użytku sił zbrojnych.**

¹⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 1).

¹⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

3. W przypadku następujących pojazdów [...] producent może wystąpić o homologację typu lub indywidualne dopuszczenie pojazdu na podstawie niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że pojazdy te spełniają [...] wymogi niniejszego rozporządzenia:
- a) pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych do użytku przede wszystkim na placach budowy lub w kamieniołomach, w obiektach portowych lub w portach lotniczych;
 - b) pojazdów zaprojektowanych i zbudowanych **lub dostosowanych** do użytku [...] obrony cywilnej, straży pożarnej oraz służb odpowiedzialnych za utrzymanie porządku publicznego;
 - c) każdego pojazdu z własnym napędem, który został zaprojektowany i zbudowany specjalnie do wykonywania prac i który ze względu na swoje cechy konstrukcyjne nie jest przeznaczony do przewozu pasażerów ani towarów i **który nie jest maszyną zamocowaną na podwoziu pojazdu silnikowego.**
- Tego rodzaju dopuszczenia pozostają bez uszczerbku dla stosowania dyrektywy 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn.**
4. Producent może wystąpić o indywidualne dopuszczenie pojazdu na podstawie niniejszego rozporządzenia w przypadku następujących pojazdów:
- (a) pojazdów przeznaczonych wyłącznie do wyścigów drogowych;
 - (b) prototypów pojazdów używanych na drodze na odpowiedzialność producenta w celu przeprowadzenia konkretnego programu badań, pod warunkiem że zostały one specjalnie zaprojektowane i zbudowane do tego celu.

Artykuł 3
Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia i **aktów prawnych wymienionych w załączniku IV [...], o ile w tych aktach nie przewidziano inaczej**, stosuje się następujące definicje:

- (1) „homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji typu zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;
- (2) „nadzór rynku” oznacza działania i środki podejmowane przez organy nadzoru rynku w celu zapewnienia, aby pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne oraz części i wyposażenie udostępniane na rynku spełniały wymogi określone w odpowiednim unijnym prawodawstwie **harmonizacyjnym** oraz aby nie zagrażały one zdrowiu, bezpieczeństwu ani żadnemu innemu aspektowi ochrony interesu publicznego;
- (3) „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy lub jego przyczepę, jak określono w pkt (10) i (11);
- (4) „układ” oznacza zbiór urządzeń połączonych w celu pełnienia jednej lub kilku konkretnych funkcji w pojeździe i który podlega wymaganiom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku IV;
- (5) „komponent” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część pojazdu, któremu udzielono homologacji typu niezależnie od tego pojazdu i które podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku IV, **jeżeli taki akt prawny wyraźnie to przewiduje**;

- (6) „oddzielny zespół techniczny” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część pojazdu, któremu można udzielić homologacji typu oddzielnie, ale tylko w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów i które podlega wymogom zawartym w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku IV, **jeżeli taki akt prawny wyraźnie to przewiduje**;
- (7) „części” oznaczają produkty wykorzystane do montażu, naprawy i konserwacji pojazdu, jak również części zamienne;
- (8) „wyposażenie” oznacza produkty inne niż części, które mogą zostać dodane do pojazdu lub na nim zainstalowane;
- (9) „producent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która jest odpowiedzialna za wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, lub indywidualnego dopuszczenia pojazdu lub procedurę uzyskiwania zezwoleń dla części i wyposażenia, za zapewnienie zgodności produkcji oraz za kwestie dotyczące nadzoru rynku w odniesieniu do tych wyprodukowanych pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia, bez względu na to, czy osoba ta bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach projektowania i budowy tych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych;
- (10) „pojazd silnikowy” oznacza pojazd o napędzie silnikowym zaprojektowany i zbudowany tak, aby poruszał się dzięki własnemu napędowi, mający co najmniej cztery koła, kompletny, skompletowany lub niekompletny, o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 25 km/h;
- (11) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, który jest zaprojektowany i zbudowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy, **i którego ruchome połączenie umożliwia ruch co najmniej wokół osi poziomej prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii oraz wokół osi pionowej równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu silnikowego, przez który jest ciągnięty**;

- (12) „organ udzielający homologacji” oznacza [...] organ lub [...] organy państwa członkowskiego, zgłoszone przez to państwo członkowskie Komisji, do których kompetencji należą wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego lub indywidualnego dopuszczenia pojazdu, procedura udzielania zezwoleń dla części i wyposażenia, wydawanie, a w stosownych przypadkach – cofanie lub odmowa wydania świadectw homologacji, działanie jako punkt kontaktowy dla organów pozostałych państw członkowskich udzielających homologacji, wyznaczanie służb technicznych oraz zapewnianie wypełnienia przez producenta obowiązków dotyczących zgodności produkcji;
- (13) „organ nadzoru rynku” oznacza organ lub organy krajowe odpowiedzialne za prowadzenie nadzoru rynku na terytorium danego państwa członkowskiego;
- (14) „organ krajowy” oznacza organ udzielający homologacji lub każdy inny [...] organ uczestniczący w nadzorze rynku, kontroli granicznej lub rejestracji i odpowiedzialny za te czynności w państwie członkowskim w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych oraz części lub wyposażenia;
- (15) „wprowadzenie do obrotu” oznacza udostępnienie pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia po raz pierwszy w Unii;
- (16) „rejestracja” oznacza administracyjne zezwolenie na dopuszczenie **homologowanego** pojazdu do ruchu drogowego, **obejmujące** identyfikację pojazdu i nadanie **mu** [...] numeru seryjnego, **znanego jako numer rejestracyjny, na stałe [...] lub na krótki okres;**
- (17) „dopuszczenie” oznacza pierwsze wykorzystanie w Unii pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia zgodnie z ich przeznaczeniem;

- (18) „podmiot gospodarczy” oznacza producenta, przedstawiciela producenta, importera lub dystrybutora;
- (19) „homologacja typu całego pojazdu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że niekompletny, kompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;
- (20) „wielostopniowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji lub organy udzielające homologacji zaświadcza(-ją), że w zależności od stanu kompletacji, niekompletny lub skompletowany typ pojazdu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;
- (21) „pojazd niekompletny” oznacza każdy pojazd, który w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia i aktów prawnych wymienionych w załączniku IV wymaga skompletowania na przynajmniej jednym dalszym etapie;
- (22) „homologacja typu UE” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu i aktach prawnych wymienionych w załączniku IV;
- (23) „świadcstwo homologacji typu” oznacza dokument, w którym organ udzielający homologacji oficjalnie zaświadcza, że udzielono homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;

- (24) „przedstawiciel producenta” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, należycie wyznaczoną przez producenta w celu reprezentowania go wobec organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku oraz występowania w jego imieniu w sprawach objętych zakresem niniejszego rozporządzenia;
- (25) „importer” oznacza osobę fizyczną lub prawną mającą siedzibę w Unii, która wprowadza do obrotu pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które zostały wyprodukowane w państwie trzecim;
- (26) „krajowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi ustanowionymi na mocy prawa krajowego danego państwa członkowskiego, przy czym ważność takiej homologacji jest ograniczona do terytorium tego państwa członkowskiego;
- (27) „świadcstwo zgodności” oznacza [...] dokument wydany przez producenta [...], w którym zaświadcza się, że w **momencie wyprodukowania** pojazd jest zgodny z homologowanym typem pojazdu i **ze wszystkimi aktami prawnymi**;
- (28) „dystrybutor” oznacza dealera lub każdą inną osobę fizyczną lub prawną w łańcuchu dostaw, inną niż producent lub importer, która udostępnia na rynku pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie;
- (29) „udostępnienie na rynku” oznacza każde dostarczenie pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia w celu jego dystrybucji lub użytkowania na rynku w ramach działalności gospodarczej, odpłatnie lub nieodpłatnie;
- (30) „homologacja typu krok po kroku” oznacza procedurę, która polega na zbieraniu krok po kroku całego zestawu świadectw homologacji typu UE dla układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wchodzących w skład pojazdu, co na ostatnim etapie prowadzi do homologacji typu całego pojazdu;

- (31) „jednostopniowa homologacja typu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza w jednym etapie, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego jako całość jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi zawartymi w niniejszym rozporządzeniu;
- (32) „mieszana homologacja typu” oznacza homologację typu krok po kroku, podczas której na ostatnim etapie homologacji **typu całego pojazdu** [...] uzyskano homologację typu jednego lub więcej układów, przy czym wydanie świadectwa homologacji typu UE dla tych układów nie było konieczne;
- (33) „pojazd skompletowany” oznacza pojazd, który w rezultacie procesu wielostopniowej homologacji typu spełnia odpowiednie wymagania techniczne niniejszego rozporządzenia i aktów prawnych wymienionych w załączniku IV;
- (34) „pojazd kompletny” oznacza pojazd, który nie musi być skompletowany w celu spełnienia odpowiednich wymagań technicznych niniejszego rozporządzenia i aktów prawnych wymienionych w załączniku IV;
- (35) „typ pojazdu” oznacza konkretną [...] **grupe** pojazdów, dla których wspólne są przynajmniej podstawowe kryteria określone w części B załącznika II i która może zawierać warianty i wersje, o których jest w niej mowa;
- (36) „służba techniczna” oznacza organizację lub podmiot wyznaczony przez organ udzielający homologacji jako laboratorium badawcze w celu prowadzenia badań lub jako organ oceny zgodności w celu przeprowadzania oceny początkowej i innych badań lub inspekcji;
- (37) „pojazd podstawowy” oznacza każdy pojazd, który jest używany na początkowym etapie wielostopniowej homologacji typu, **bez względu na to, czy ma on już napęd silnikowy lub koła [...]**;

- (38) „homologacja typu układu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ układu jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;
- (39) „homologacja typu oddzielnego zespołu technicznego” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ oddzielnego zespołu technicznego jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi w odniesieniu do jednego lub większej liczby określonych typów pojazdów;
- (40) „homologacja typu komponentu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że typ komponentu, niezależnie od pojazdu, jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi;
- (41) „wirtualna metoda testowania” oznacza symulacje komputerowe, w tym obliczenia, wykazujące, że pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny spełniają wymagania techniczne aktu prawnego wymienionego w załączniku IV, bez konieczności użycia fizycznego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- (42) „indywidualne dopuszczenie pojazdu” oznacza procedurę, w wyniku której organ udzielający homologacji zaświadcza, że dany pojazd, niezależnie od tego, czy jest on, czy nie jest, jedynym egzemplarzem, jest zgodny z odpowiednimi przepisami administracyjnymi i wymaganiami technicznymi dotyczącymi indywidualnego dopuszczenia UE pojazdu [...] **lub** krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu;
- (43) „pojazd z końcowej partii produkcji” oznacza pojazd będący częścią zapasów, który z powodu wejścia w życie nowych wymagań technicznych nieobjętych jego homologacją, nie może, lub już nie może, być udostępniany na rynku, rejestrowany ani dopuszczony;

- (44) „wymogi alternatywne” oznaczają przepisy administracyjne oraz wymagania techniczne, które mają na celu zapewnienie poziomu bezpieczeństwa funkcjonalnego, ochrony środowiska i bezpieczeństwa pracy w jak największym wykonalnym zakresie równoważnego poziomowi przewidzianemu w jednym lub większej liczbie aktów delegowanych, o których mowa w załączniku IV;
- (45) „części zamienne” oznaczają produkty przeznaczone do zainstalowania w pojeździe lub na pojeździe w celu zastąpienia oryginalnych części tego pojazdu, w tym produkty, które są niezbędne do użytkowania pojazdu, z wyjątkiem paliwa;
- (46) „informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów” oznaczają wszelkie informacje niezbędne do diagnostyki, obsługi, sprawdzenia, okresowego przeglądu, naprawy, przeprogramowania, [...] przywrócenia ustawień **lub do zdalnego wsparcia diagnostycznego** pojazdu, a także do montażu w pojeździe części i wyposażenia, które to informacje producent przekazuje autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi, w tym wszelkie późniejsze zmiany i informacje uzupełniające do tych informacji;

(46a) [...]

- (47) „niezależny podmiot” oznacza osobę fizyczną lub prawną, inną niż autoryzowany punkt sprzedaży lub autoryzowana stacja obsługi, która to osoba bezpośrednio lub pośrednio zajmuje się naprawą i konserwacją pojazdów, i obejmuje stacje obsługi, producentów lub dystrybutorów narzędzi lub sprzętu do napraw lub części zamiennych, wydawców informacji technicznych, stowarzyszenia motoryzacyjne, pomoc drogową, stacje kontroli i badania pojazdów oraz ośrodki szkoleniowe dla instalatorów, producentów i mechaników wyposażenia pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym; oznacza on także autoryzowane stacje obsługi, punkty sprzedaży lub dystrybutorów w ramach systemu dystrybucji danego producenta pojazdów w zakresie, w jakim świadczą one usługi naprawy i konserwacji pojazdów, w odniesieniu do których nie należą one do sieci dystrybucji producenta pojazdów;
- (48) „autoryzowana stacja obsługi” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, która działa w systemie dystrybucji producenta;
- (49) „niezależna stacja obsługi” oznacza osobę fizyczną lub prawną świadczącą usługi naprawy i konserwacji pojazdów, która nie działa w systemie dystrybucji producenta;
- (50) „informacje z pokładowego układu diagnostycznego (OBD) pojazdu” oznaczają informacje dotyczące układu znajdującego się w pojeździe lub podłączonego do silnika, pozwalającego wykryć usterki i w stosownych przypadkach zasygnalizować ich wystąpienie za pomocą systemu ostrzegającego lub zidentyfikować przypuszczalne miejsca nieprawidłowego działania za pomocą informacji przechowywanych w pamięci komputera oraz przekazać te informacje poza pojazd;
- (50a) „pojazd zasilany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd zaprojektowany tak, by mógł działać na co najmniej jednego typu paliwie, które jest gazem w temperaturze atmosferycznej i przy ciśnieniu atmosferycznym lub które zostało w zasadniczym stopniu pozyskane z produktów innych niż ropa naftowa;**

- (51) „pojazd produkowany w małych seriach” oznacza typ pojazdu, którego liczba jednostek, które mają być udostępnione na rynku, zarejestrowane lub dopuszczone, nie przekracza rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku XII;
- (52) „pojazd specjalnego przeznaczenia” oznacza pojazd należący do kategorii M, N lub O posiadający specyficzne właściwości techniczne w celu wykonywania funkcji, która wymaga specjalnego dostosowania lub wyposażenia;
- (53) „naczepa” oznacza pojazd ciągnięty, w którym oś jest położona lub osie są położone za środkiem ciężkości pojazdu (przy równomiernym obciążeniu) i który jest wyposażony w urządzenie sprzęgające, umożliwiające przenoszenie sił poziomych i pionowych na pojazd ciągnący.
- (54) „krajowa jednostka akredytująca” oznacza jedyną w danym państwie członkowskim jednostkę udzielającą akredytacji na podstawie upoważnienia udzielonego jej przez państwo, jak określono w art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008;
- (55) „ocena na miejscu” oznacza weryfikację prowadzoną[...] w obiektach służby technicznej lub jednego z jej podwykonawców lub podmiotów zależnych;
- (56) „ocena na miejscu w nadzorze” oznacza okresową rutynową ocenę na miejscu, która nie jest ani oceną na miejscu przeprowadzaną w celu wyznaczenia po raz pierwszy, ani oceną na miejscu przeprowadzaną w celu odnowienia wyznaczenia;
- (56a) „data produkcji pojazdu” oznacza datę ukończenia produkcji pojazdu [...] zgodnie z homologacją [...] uzyskaną przez danego producenta.**

Artykuł 4
Kategorie pojazdów

1. Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące kategorie pojazdów:
 - a) kategoria M obejmuje pojazdy silnikowe zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, a mianowicie:
 - (i) kategoria M₁: pojazdy silnikowe mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy i niemające miejsc dla pasażerów stojących. Liczba miejsc siedzących może być ograniczona do miejsca siedzącego kierowcy;
 - (ii) kategoria M₂: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej nieprzekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy. W tych pojazdach silnikowych mogą znajdować się miejsca dla pasażerów stojących;
 - (iii) kategoria M₃: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 5 ton, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy. W tych pojazdach silnikowych mogą znajdować się miejsca dla pasażerów stojących;
 - b) kategoria N obejmuje pojazdy silnikowe zaprojektowane i zbudowane głównie do przewozu towarów:
 - (i) kategoria N₁: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3,5 tony;
 - (ii) kategoria N₂: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 12 ton;
 - (iii) kategoria N₃: pojazdy silnikowe o masie maksymalnej przekraczającej 12 ton;

c) kategoria O obejmuje przyczepy [...]:

- (i) kategoria O₁: przyczepy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 0,75 tony;
- (ii) kategoria O₂: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 0,75 tony, ale nieprzekraczającej 3,5 tony;
- (iii) kategoria O₃: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 tony, ale nieprzekraczającej 10 ton;
- (iv) kategoria O₄: przyczepy o masie maksymalnej przekraczającej 10 ton.

2. Kryteria kwalifikowania pojazdów, typów pojazdów, wariantów i wersji do poszczególnych kategorii określono w załączniku II.

Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu zmiany załącznika II dotyczącego [...] typów pojazdów i typów nadwozia na potrzeby dostosowania go do postępu technicznego.

ROZDZIAŁ II

OBOWIĄZKI OGÓLNE

Artykuł 5 *[...] Wymagania **techniczne***

1. Pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne muszą być zgodne z wymaganiami aktów prawnych wymienionych w załączniku IV.
 - 1a. Uznaje się, że pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne nie spełniają wymagań niniejszego rozporządzenia i aktów prawnych wymienionych w załączniku IV w szczególności w następujących przypadkach:**
 - a) jeżeli w większym stopniu niż przewidziano w danym akcie prawnym odbiegają od szczegółowych danych zawartych w świadectwach homologacji typu, załącznikach do nich lub od szczegółowych danych opisowych zawartych w sprawozdaniach z badań,**
 - b) jeżeli kryteria lub ograniczenia efektywności określone w danym akcie prawnym dla produkcji seryjnej nie są spełnione we wszystkich warunkach określonych w tym akcie,**
 - c) jeżeli którekolwiek informacje przekazane przez producenta w dokumencie informacyjnym nie mogą zostać potwierdzone przez organy udzielające homologacji, organy nadzoru rynku i Komisję we wszystkich warunkach określonych w danym akcie.**

Do celów niniejszego ustępu bierze się pod uwagę wyłącznie kontrole, badania, inspekcje i oceny przeprowadzane przez organy udzielające homologacji, organy nadzoru rynku lub Komisję albo w ich imieniu.
2. Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu zmiany załącznika IV na potrzeby uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych poprzez wprowadzanie i aktualizację odniesień do aktów prawnych zawierających wymagania, jakie muszą spełniać pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne.

Artykuł 6
Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie powołują lub wyznaczają organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o powołaniu i wyznaczeniu takich organów.

Powiadomienie takie zawiera nazwy tych organów, ich adres, w tym adres elektroniczny, oraz określa ich kompetencje. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej wykaz organów udzielających homologacji i organów nadzoru rynku oraz szczegółowe informacje ich dotyczące.

- 1a. Jeżeli za homologację pojazdów, w tym za indywidualne dopuszczenie pojazdu, odpowiada więcej niż jeden organ udzielający homologacji, państwo członkowskie wyznacza jeden organ udzielający homologacji typu odpowiedzialny za wymianę informacji z organami udzielającymi homologacji innych państw członkowskich do celów określonych w art. 10 oraz za obowiązki określone w rozdziale XV niniejszego rozporządzenia.**
 - 1b. Do celów art. 10 państwa członkowskie, w których za nadzór rynku odpowiada więcej niż jeden organ, wyznaczają jeden organ nadzoru rynku odpowiedzialny za wymianę informacji z organami nadzoru rynku pozostałych państw członkowskich.**
2. Państwa członkowskie zezwalają na wprowadzanie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie tylko takich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu **oraz w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.**

3. Państwa członkowskie nie zakazują, nie ograniczają ani nie utrudniają wprowadzania do obrotu, rejestracji ani dopuszczenia pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które spełniają wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu **oraz w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV**, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w [...] **rozdziale XI**.

Na zasadzie odstępstwa od tej reguły państwa członkowskie nie są zobowiązane do zezwolenia na **użycie na drogach**, wprowadzenie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie pojazdów, które uzyskały homologację typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, ale przekraczają zharmonizowane wymiary, **wagę [...] oraz nacisk na oś** określone w załączniku I do dyrektywy Rady 96/53/WE¹⁷.

4. Państwa członkowskie organizują i prowadzą nadzór rynku i kontrole pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wprowadzanych do obrotu zgodnie z **niniejszym rozporządzeniem** oraz rozdziałem III rozporządzenia (WE) nr 765/2008.
5. Państwa członkowskie wprowadzają niezbędne środki w celu zapewnienia, aby organy nadzoru rynku, jeżeli uznają to za konieczne i uzasadnione, mogły być uprawnione do wejścia na teren podmiotów gospodarczych **na swoim terytorium** [...] i **pobrania** niezbędnych próbek pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych do celów badania zgodności.

¹⁷ Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59).

6. Państwa członkowskie dokonują okresowych przeglądów i ocen funkcjonowania swych działań w zakresie homologacji typu. Takie przeglądy i oceny są przeprowadzane przynajmniej co **pięć** [...] lat, a ich wyniki przekazywane są [...] Komisji **oraz forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów**.

Państwa członkowskie zdają Komisji oraz forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów sprawę z tego, w jaki sposób uwzględniły wszelkie zalecenia wydane przez forum.

Państwa członkowskie, których dotyczy powyższe, **udostępniają publicznie** podsumowanie wyników **okresowych przeglądów i ocen** [...].

[...]

7. Państwa członkowskie dokonują okresowych przeglądów i ocen funkcjonowania swych działań w zakresie nadzoru **rynku**. Takie przeglądy i oceny są przeprowadzane przynajmniej co **pięć** [...] lat, a ich wyniki przekazywane są [...] Komisji **oraz forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów**.

Państwa członkowskie zdają Komisji oraz forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów sprawę z tego, w jaki sposób uwzględniły wszelkie zalecenia wydane przez forum.

Państwa członkowskie, których dotyczy powyższe, **udostępniają publicznie** podsumowanie wyników **okresowych przeglądów i ocen** [...].

8. Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu określenia wspólnych kryteriów, jeśli chodzi o format sprawozdań z przeglądów i ocen, o których mowa w ust. 6 i 7 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Artykuł 7
Obowiązki organów udzielających homologacji

1. Organy udzielające homologacji udzielają homologacji tylko takim pojazdom, układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym, które spełniają wymagania zawarte w niniejszym rozporządzeniu i w **aktach prawnych wymienionych w załączniku IV**.
2. Organy udzielające homologacji wykonują swoje obowiązki w sposób niezależny i bezstronny. Przestrzegają one zasad poufności, jeżeli jest to konieczne do ochrony tajemnicy handlowej, z zastrzeżeniem obowiązku informowania, określonego w art. 9 ust. 3, w celu ochrony interesów użytkowników w Unii.

3. [...]

Organy udzielające homologacji [...] współpracują ze sobą, dzieląc się informacjami istotnymi ze względu na ich rolę i wykonywane przez nie funkcje.

3a. W celu umożliwienia organom nadzoru rynku przeprowadzania badań, organy udzielające homologacji typu udostępniają organom nadzoru rynku niezbędne informacje dotyczące homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych podlegających badaniom weryfikującym zgodność. Informacje te muszą obejmować przynajmniej informacje zawarte w świadectwie homologacji typu i w załącznikach do niego, o których mowa w art. 26 ust. 1, i powinny być przekazywane bez zbędnej zwłoki.

4. Jeżeli organ udzielający homologacji zostaje poinformowany zgodnie z [...] **rozdziałem XI**, wprowadza wszelkie niezbędne środki w celu dokonania przeglądu udzielonej homologacji oraz, w stosownych przypadkach, poprawienia lub cofnięcia homologacji w zależności od przyczyn i wagi wykazanych rozbieżności.

5. [...]

Artykuł 8
Obowiązki organów nadzoru rynku

1. Organy nadzoru rynku przeprowadzają regularne kontrole, aby weryfikować zgodność pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w **aktach prawnych wymienionych w załączniku IV** [...]. Kontrole te przeprowadza się w odpowiedniej skali, poprzez badanie dokumentacji oraz, **w stosownych przypadkach**, badanie w rzeczywistych warunkach jazdy oraz badania laboratoryjne, na podstawie statystycznie adekwatnych próbek. Wykonując te czynności, organy nadzoru rynku biorą pod uwagę ustalone zasady oceny ryzyka, skargi oraz **wszelkie** inne **istotne** informacje.
- 1a. Bez uszczerbku dla ust. 1 organy nadzoru rynku poszczególnych państw członkowskich przeprowadzają co roku minimalną liczbę kontroli [...] pojazdów. Ta minimalna liczba kontroli dla każdego państwa członkowskiego wynosi 1 na każde 50 000 nowych pojazdów zarejestrowanych w tym państwie członkowskim w roku poprzednim.**
- 1b. Organy nadzoru rynku rozdzielają minimalną liczbę kontroli po równo między grupy A, B i C. Organ nadzoru rynku może zdecydować o objęciu liczbą kontroli także grupy D.**

Grupa A – kontrole emisji, takie jak badanie emisji w rzeczywistych warunkach jazdy, laboratoryjne badanie emisji, badanie weryfikujące obciążenie drogowe, badanie weryfikujące trwałość, badanie emisji oparów oraz badanie emisji w niskiej temperaturze. Każde badanie, o ile wykonywane jest zgodnie z mającymi zastosowanie aktami prawnymi wymienionymi w załączniku IV [...], może być postrzegane jako osobna kontrola.

Grupa B – nieniszczące kontrole dynamiczne, takie jak sterowność, stabilność, hamowanie pojazdu i inne rodzaje dynamicznych badań układów pojazdu, które objęte są szczegółowymi [...] aktami prawnymi [...] wymienionymi w załączniku IV. Każde badanie, o ile wykonywane jest zgodnie z mającymi zastosowanie aktami prawnymi [...], może być postrzegane jako osobna kontrola.

Grupa C – nieniszczące kontrole statyczne, takie jak weryfikacja numeru części oraz znaku homologacji typu, weryfikacja geometryczna, weryfikacja operacyjności i funkcjonowania. Każde badanie, o ile wykonywane jest zgodnie z mającymi zastosowanie aktami prawnymi wymienionymi w załączniku IV [...], może być postrzegane jako osobna kontrola.

Grupa D – niszczące kontrole zgodności. W przypadku gdy w ramach ogólnej niszczącej kontroli zgodności w szerokim ujęciu oceniane jest kompleksowe działanie kilku układów pojazdu podlegających indywidualnym i szczegółowym [...] aktom prawnym wymienionym w załączniku IV, każda indywidualna ocena może być postrzegana jako osobna kontrola.

1c. Organ nadzoru rynku państwa członkowskiego może uzgodnić z organem nadzoru rynku innego państwa członkowskiego, że kontrole wymagane na podstawie art. 8 ust. 1a są przeprowadzane przez [...] ten drugi organ nadzoru rynku.

1d. Państwa członkowskie co roku przygotowują kompleksowy przegląd planowanych kontroli w ramach nadzoru rynku i przedkładają go forum.

2. Organy nadzoru rynku wymagają od podmiotów gospodarczych udostępnienia dokumentacji i informacji, które uznają za niezbędne do wykonywania swojej działalności.
3. W odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych posiadających homologację typu, organy nadzoru rynku należycie uwzględniają świadectwa zgodności, **znaki homologacji typu lub świadectwa homologacji typu** przedstawione przez podmioty gospodarcze.
4. Organy nadzoru rynku wprowadzają odpowiednie środki w celu ostrzeżenia użytkowników na ich terytorium, w adekwatnych ramach czasowych, o zagrożeniach stwierdzonych w odniesieniu do wszelkich pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, tak aby zapobiec ryzyku obrażenia lub innym szkodom lub aby ograniczyć to ryzyko lub szkody.

Organy nadzoru rynku współpracują z podmiotami gospodarczymi w zakresie działań, które mogą zapobiec zagrożeniom lub ograniczyć zagrożenia powodowane przez pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne udostępnione przez te podmioty.

5. Jeżeli organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego zdecydują o wycofaniu z rynku pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zgodnie z [...] **załącznikiem XI**, informują one o tym zainteresowany podmiot gospodarczy i [...] właściwy organ udzielający homologacji.
6. Organy nadzoru rynku wykonują swoje obowiązki w sposób niezależny i bezstronny. Przestrzegają one zasad poufności, jeżeli jest to konieczne do ochrony tajemnicy handlowej, z zastrzeżeniem obowiązku informowania, określonego w art. 9 ust. 3 [...], w celu ochrony interesów użytkowników w Unii Europejskiej.
7. [...]
8. Organy nadzoru rynku różnych państw członkowskich koordynują działania w zakresie nadzoru rynku, współpracują ze sobą i dzielą się ze sobą i z Komisją wynikami tych działań. W stosownych przypadkach organy nadzoru rynku uzgadniają podział pracy i specjalizację.
9. Jeśli w danym państwie członkowskim za nadzór rynku i kontrole na granicach zewnętrznych odpowiedzialny jest więcej niż jeden organ, organy te współpracują ze sobą, prowadząc wymianę informacji mających znaczenie dla pełnionej przez nie roli i wykonywanych przez nie funkcji.
10. Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające **wspólne** kryteria, jeśli chodzi o **określenie odpowiedniej skali dla kontroli weryfikujących zgodność, o których mowa w ust. 1.** [...] Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Artykuł 9
Weryfikacja zgodności przez Komisję [...]

1. Komisja [...] **może** organizować i przeprowadzać [...] **na własny koszt** badania i inspekcje pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych już udostępnionych na rynku, w celu sprawdzenia, czy te pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne **spełniają wymagania homologacji typu określone w niniejszym rozporządzeniu lub w innych aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.** [...]

Komisja weźmie pod uwagę ustalone zasady oceny ryzyka, skargi oraz wszelkie inne istotne informacje [...], w szczególności informacje wymieniane na forum zgodnie z art. 10.

[...]

2. Producenci posiadający homologację typu lub [...] **inne** podmioty gospodarcze dostarczają Komisji na żądanie i w **zamian za zwrot kosztów** statystycznie adekwatną liczbę wyprodukowanych pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych wybranych przez Komisję, które są reprezentatywne dla pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych dostępnych do wprowadzenia do obrotu na podstawie danej homologacji typu. Te pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne muszą być dostarczone do badania w momencie, w miejscu i w okresie wymaganym przez Komisję.

2a. Zanim Komisja przeprowadzi badania i inspekcje weryfikujące zgodność, powiadomione o tym zostanie państwo członkowskie, które udzieliło homologacji typu, oraz państwo członkowskie, gdzie pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny został udostępniony na rynku.

3. W celu umożliwienia Komisji przeprowadzania badań, o których mowa w ust. 1 i 2, państwa członkowskie udostępniają Komisji **niezbędne** [...] **informacje** dotyczące homologacji typu pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych podlegających badaniom weryfikującym zgodność. **Informacje** [...] **te** muszą obejmować przynajmniej informacje zawarte w świadectwie homologacji typu i w załącznikach do niego, o których mowa w art. 26 ust. 1, i **powinny być przekazywane bez zbędnej zwłoki.**

[...]

4. Producenci pojazdów **nieodpłatnie udostępniają** dane, które **są** [...] niezbędne do przeprowadzania badań weryfikujących zgodność a **które nie są dostępne w świadectwie homologacji typu ani w załącznikach do niego** [...]. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia, jakie dane mają być **udostępniane nieodpłatnie** [...], z zastrzeżeniem ochrony tajemnic handlowych oraz ochrony danych osobowych zgodnie z prawem Unii i prawem krajowym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

5. Jeżeli Komisja stwierdzi, że pojazdy, **układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne** [...] nie spełniają wymagań homologacji typu określonych w niniejszym rozporządzeniu lub w jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku IV, **że pojazdy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne odbiegają od cech określonych w homologacji typu** lub że homologacji typu udzielono na podstawie nieprawidłowych danych, [...] **wszczyna ona procedurę określoną w art. 50 i 54** [...].

Jeżeli te badania i inspekcje kwestionują poprawność samej homologacji typu, Komisja informuje organ udzielający homologacji lub organy udzielające homologacji, jak również forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów.

Komisja publikuje sprawozdanie z ustaleń po każdej przeprowadzonej weryfikacji zgodności.

6. [...]

Artykuł 10

Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów

1. Komisja ustanawia Forum wymiany informacji o egzekwowaniu przepisów (zwane dalej „forum”) i przewodniczy mu.

Forum składa się z wyznaczonych przez [...] **każde** państwo członkowskie [...] **przedstawicieli organów udzielających homologacji typu oraz organów nadzoru rynku.**

[...]

2. [...]

[...] Doradcze zadania **forum mają za cel** [...] promowanie dobrych praktyk, wymianę informacji na temat problemów związanych z egzekwowaniem przepisów, współpracę, opracowywanie metod i narzędzi pracy, opracowywanie procedury elektronicznej wymiany informacji oraz ocenę zharmonizowanych projektów egzekwowania przepisów, sankcji i wspólnych inspekcji.

2a. Na forum analizowane będą [...]:

- a) wyniki [...] działań w zakresie [...] udzielania homologacji i nadzoru rynku [...] podejmowanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 6 ust. 6 i 7;**
- b) sprawozdania przedkładane na podstawie art. 71 ust. 7 przez państwa członkowskie odnośnie do ich procedur oceny, wyznaczania, zgłaszania i monitorowania służb technicznych;**
- c) [...] kwestie o ogólnym znaczeniu dla wdrożenia wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu odnośnie do oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych zgodnie z art. 82 ust. 4;**
- d) [...] przypadki naruszenia przepisów przez podmioty gospodarcze;**
- e) planowanie, koordynacja i wyniki działań w zakresie nadzoru rynku;**
- f) wyniki badań i inspekcji przeprowadzanych przez Komisję zgodnie z art. 9;**
- g) wyniki działań w zakresie zgodności produkcji podejmowanych przez Komisję zgodnie z art. 29;**
- h) kwestie dotyczące dostępu do określonych w rozdziale XIV informacji z OBD oraz naprawy i konserwacji pojazdów oraz, w szczególności, kwestie dotyczące wdrażania procedur ustanowionych w art. 69;**
- i) kwestie związane z jednolitym interpretowaniem wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV w czasie wdrażania [...] tych wymagań.**

2b. [...]

2c. [...]

2d. [...]

2e. W ramach zadań doradczych i z uwzględnieniem wniosków z analiz zgodnie z ust. 2a forum może wyrazić swoją opinię.

Forum dążyć będzie do osiągnięcia konsensusu. Jeżeli osiągnięcie konsensusu jest niemożliwe, forum może wyrazić swoją opinię zwykłą większością państw członkowskich. Każde państwo członkowskie ma jeden głos. Państwa członkowskie reprezentujące odrębne stanowiska mogą wnioskować o to, by ich stanowiska, wraz z uzasadnieniem, zostały odnotowane w opinii forum.

2f. Przyjmując akty wykonawcze, Komisja należycie uwzględni opinie wyrażone przez forum zgodnie z ust. 2e.

[...]

3. Forum przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

[...]

4. [...]

Artykuł 11
Ogólne obowiązki producentów

1. Producent zapewnia, aby pojazdy, układy, komponenty i [...] oddzielne zespoły techniczne, które [...] wprowadzono do obrotu [...], były produkowane i homologowane zgodnie z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu **oraz w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.**
2. **Producent odpowiada przed organem udzielającym homologacji za wszystkie aspekty procedury homologacji i za zapewnienie zgodności produkcji.**

W przypadku wielostopniowej homologacji typu producent jest również odpowiedzialny za homologację i zgodność produkcji układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które dodał na etapie kompletacji pojazdu. Każdy producent zmieniający komponenty, układy lub oddzielne zespoły techniczne, które uzyskały już homologację na wcześniejszych etapach, jest odpowiedzialny za homologację i zgodność produkcji zmienionych komponentów, układów i oddzielnych zespołów technicznych. Producent na poprzednim etapie przekazuje producentowi na kolejnym etapie informacje dotyczące wszelkich zmian, które mogą wpływać na homologację typu komponentu, układu, oddzielnego zespołu technicznego lub całego pojazdu. Informacje te przekazuje się niezwłocznie po wydaniu nowego rozszerzenia w odniesieniu do homologacji typu całego pojazdu, a najpóźniej w dniu rozpoczęcia produkcji pojazdu niekompletnego.

3. Producent zmieniający pojazd niekompletny w sposób prowadzący do zakwalifikowania go do innej kategorii pojazdu, w wyniku czego zmieniają się wymagania, zgodność z którymi oceniono już na poprzednim etapie homologacji typu, jest również odpowiedzialny za zgodność z wymaganiami mającymi zastosowanie do kategorii pojazdów, do której kwalifikuje się zmieniony pojazd.

4. Do celów homologacji typu UE **pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych** producent mający siedzibę poza Unią wyznacza jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów reprezentowania go przed organem udzielającym homologacji. Producent wyznacza również jednego przedstawiciela mającego siedzibę w Unii do celów nadzoru rynku, przy czym może to być przedstawiciel wyznaczony do celów homologacji typu UE.
5. [...]
6. Producent ustanawia procedury w celu zapewnienia, aby seryjnie produkowane pojazdy, układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne pozostawały zgodne z homologowanym typem.
7. Oprócz tabliczki znamionowej przymocowanej do pojazdów i oprócz znaków homologacji typu przymocowanych do komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z art. 36, producent podaje swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres kontaktowy w Unii na pojazdach, komponentach lub oddzielnych zespołach technicznych udostępnionych na rynku, lub – w przypadku gdy nie jest to możliwe – na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.
- 7a. Producenci zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki ich przechowywania i przewożenia nie wpływały negatywnie na ich zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.**
- 7b. Bez uszczerbku dla art. 9 ust. 4 producenci pojazdów udostępniają osobom trzecim dane niezbędne do przeprowadzania badań. Komisja przyjmuje akty wykonawcze w celu określenia, jakie dane mają być udostępniane nieodpłatnie, a także jakie wymagania muszą zostać spełnione przez strony trzecie, z zastrzeżeniem ochrony tajemnic handlowych oraz ochrony danych osobowych zgodnie z prawem Unii i prawem krajowym. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.**

Artykuł 12

Obowiązki producentów w odniesieniu do produkowanych przez nich pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych lub części i wyposażenia niezgodnych z wymogami lub stwarzających poważne zagrożenie

1. [...] W **przypadku gdy** pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które zostały wprowadzone do obrotu lub dopuszczone, nie są zgodne z niniejszym rozporządzeniem lub gdy homologacji typu udzielono na podstawie nieprawidłowych danych, **producent** niezwłocznie podejmuje stosowne środki niezbędne do zapewnienia zgodności pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia, wycofania ich z obrotu lub od użytkowników, stosownie do okoliczności.

Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji, podając szczegółowe informacje o braku zgodności oraz wszelkich podjętych środkach.

2. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, producent niezwłocznie szczegółowo informuje organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich o **zagrożeniu** oraz o wszelkich podjętych środkach [...].

3. Producent przechowuje [...] świadectwo homologacji typu oraz załączniki do niego [...] przez okres dziesięciu lat od chwili wygaśnięcia ważności homologacji typu UE pojazdu oraz przez okres pięciu lat od [...] chwili wygaśnięcia ważności homologacji typu UE układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

Producent pojazdu przechowuje przez dziesięć lat do wglądu organów udzielających homologacji kopię świadectw zgodności, o których mowa w art. 34.

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego producent przekazuje mu [...] kopię świadectwa homologacji typu UE lub zezwolenie, o którym mowa w art. 55 ust. 1, wykazujące zgodność pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu krajowego.

Na uzasadnione żądanie organu krajowego producent współpracuje z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 w celu usunięcia zagrożeń, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które udostępnił na rynku.

Artykuł 13
Obowiązki przedstawicieli producenta [...]

1. Przedstawiciel producenta [...] wykonuje zadania określone w pełnomocnictwie udzielonym mu przez producenta. Pełnomocnictwo przewiduje **co najmniej**, że przedstawiciel [...] (a) ma dostęp do [...] **świadcstwa homologacji typu i załączników do niego** [...] oraz do świadectwa zgodności [...] w jednym z języków urzędowych Unii Europejskiej. Dokumentację taką udostępnia się organom udzielającym homologacji przez okres dziesięciu lat **od chwili wygaśnięcia ważności homologacji typu UE** [...] pojazdu oraz przez okres pięciu lat **od chwili wygaśnięcia ważności homologacji typu UE** [...] układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- (b) [...] **na uzasadniony wniosek** [...] organu udzielającego homologacji – **dostarcza** mu wszystkich informacji i dokumentacji niezbędnych do wykazania zgodności produkcji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego;
- (c) na żądanie organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku – współpracuje z nim we wszelkich działaniach podejmowanych w celu usunięcia poważnych zagrożeń, jakie stwarzają pojazdy, układy, komponenty, oddzielne zespoły techniczne, części lub wyposażenie objęte zakresem tego pełnomocnictwa;
- (d) niezwłocznie informuje producenta o skargach i zgłoszeniach dotyczących zagrożeń, podejrzewanych incydentów oraz problemów z brakiem zgodności pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia objętych zakresem tego pełnomocnictwa;
- (e) **może bez sankcji** wypowiedzieć pełnomocnictwo, jeśli producent działa w sposób naruszający obowiązki spoczywające na nim na podstawie niniejszego rozporządzenia.

2. Przedstawiciel producenta, który wypowiada pełnomocnictwo z powodów, o których mowa w ust. 1 lit. e), niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji, oraz Komisję.

[...]. [...] **Informacje, które powinny być przekazywane, obejmują** co najmniej [...]:

- a) datę wypowiedzenia pełnomocnictwa [...];
- b) datę, do której dotychczasowy przedstawiciel producenta może być wymieniany w informacjach dostarczanych przez producenta, w tym we wszelkich materiałach promocyjnych;
- c) przekazanie dokumentów, w tym aspekty poufności i prawa własności;
- d) obowiązek dotychczasowego przedstawiciela producenta polegający po wygaśnięciu pełnomocnictwa na przesyłaniu producentowi lub nowemu przedstawicielowi producenta wszelkich skarg lub zgłoszeń dotyczących zagrożeń i podejrzewanych incydentów związanych z pojazdem, układem, komponentem, oddzielnym zespołem technicznym, częścią lub wyposażeniem, w odniesieniu do których był on wyznaczonym przedstawicielem producenta.

Artykuł 14
Obowiązki importerów

1. Importerzy wprowadzają do obrotu tylko takie pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które [...] **spełniają wymagania zawarte w niniejszym rozporządzeniu i [...] w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.**
2. Przed wprowadzeniem do obrotu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych posiadających homologację typu importer sprawdza, czy [...] **posiadają one ważne świadectwo homologacji typu** oraz czy na układzie, [...] komponentcie lub oddzielnym zespole technicznym umieszczono wymagany znak homologacji typu i czy spełniają one wymagania art. 11 ust. 7.

W przypadku pojazdu importer zapewnia, by pojazdowi towarzyszyło wymagane świadectwo zgodności.

3. W przypadku gdy [...] pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie jest zgodny z wymaganiami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, a w szczególności gdy nie odpowiada homologacji typu, [...] **importer** nie wprowadza do obrotu [...] pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego do czasu zapewnienia ich zgodności.
- 3a.** Jeżeli [...] pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, [...] **importer** informuje o tym producenta i organy nadzoru rynku. W przypadku pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, które uzyskały homologację typu, importer informuje o tym również organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu.

4. Importer podaje na pojeździe, układzie, komponencie lub oddzielnym zespole technicznym, części lub wyposażeniu swoją nazwę, zarejestrowaną nazwę handlową lub zarejestrowany znak towarowy oraz adres kontaktowy, lub – jeżeli nie jest to możliwe – podaje te informacje na opakowaniu lub w dokumencie dołączonym do układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia.
5. Importer zapewnia dołączenie do pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego instrukcji i informacji wymaganych zgodnie z art. 63 w języku lub językach urzędowych danych państw członkowskich.
6. W celu ochrony zdrowia i bezpieczeństwa konsumentów importer prowadzi [...] ewidencję skarg i przypadków wycofania od użytkowników pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia, które wprowadził do obrotu, i informuje swoich dystrybutorów o tego rodzaju [...] **skargach i przypadkach wycofania**.
- 7. Importer niezwłocznie informuje producenta o skargach i zgłoszeniach dotyczących zagrożeń, podejrzewanych incydentów oraz problemów z brakiem zgodności importowanych pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia.**
- 7a. Importerzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki ich przechowywania i przewożenia nie wpływały negatywnie na ich zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.**

Artykuł 15

Obowiązki importerów w odniesieniu do przywożonych przez nich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych niezgodnych z wymogami lub w odniesieniu do przywożonych przez nich pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia stwarzających poważne zagrożenie

1. Jeżeli pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, który został wprowadzony do obrotu przez importera, nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, importer niezwłocznie wprowadza **pod kontrolą producenta** odpowiednie środki niezbędne do zapewnienia zgodności tego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, do ich wycofania z obrotu [...] lub od użytkowników, stosownie do okoliczności. **Importer informuje również producenta i organ udzielający homologacji typu, który udzielił homologacji typu.**
2. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, **które wprowadzono do obrotu**, stwarza poważne zagrożenie, importer niezwłocznie szczegółowo informuje organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich o takim poważnym zagrożeniu [...].

Importer informuje również organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku o wszelkich podjętych działaniach oraz podaje szczegółowe informacje dotyczące w szczególności poważnego zagrożenia oraz podjętych przez producenta środków naprawczych.

3. Importer przechowuje świadectwo homologacji typu oraz załączniki do niego[...] przez okres dziesięciu lat od chwili **wygaśnięcia ważności homologacji typu UE pojazdu** oraz przez okres pięciu lat **od chwili wygaśnięcia ważności homologacji typu UE** [...] układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego [...] **oraz zapewnia, by to świadectwo oraz te załączniki** mogły zostać udostępnione [...] organom **udzielającym homologacji i organom nadzoru rynku** na ich żądanie.
4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego importer dostarcza mu wszystkie informacje i dokumentację niezbędne do wykazania zgodności pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, w języku łatwo zrozumiałym dla tego organu. Na uzasadnione żądanie organu krajowego importer współpracuje z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 w celu usunięcia zagrożeń, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które udostępnił na rynku, **a także w celu wyeliminowania wszelkich braków zgodności**.

Artykuł 16
Obowiązki dystrybutorów

1. Przed udostępnieniem na rynku[...] pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego dystrybutor sprawdza, czy **dany** pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest opatrzony tabliczką znamionową lub znakiem homologacji typu i czy towarzyszą mu wymagane dokumenty oraz instrukcje i informacje dotyczące bezpieczeństwa, wymagane na mocy art. 63, w języku lub językach urzędowych danego państwa członkowskiego, a także czy producent i importer spełnili wymagania określone odpowiednio w art. 11 ust. 7 oraz art. 14 ust. 4.

1a. Dystrybutorzy zapewniają, aby w czasie, gdy ponoszą oni odpowiedzialność za pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, warunki ich przechowywania i przewożenia nie wpływały negatywnie na ich zgodność z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 17

Obowiązki dystrybutorów w odniesieniu do dystrybuowanych przez nich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych niezgodnych z wymogami lub w odniesieniu do dystrybuowanych przez nich pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części lub wyposażenia stwarzających poważne zagrożenie

1. W przypadku gdy [...] pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny nie jest zgodny z wymaganiami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, **dystrybutor informuje o tym producenta, importera oraz organ udzielający homologacji** oraz nie wprowadza do obrotu [...] pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego do czasu zapewnienia ich zgodności.
2. [...] W **przypadku gdy** pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, który **dystrybutor** wprowadził do obrotu, nie jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem, **dystrybutor** informuje o tym producenta [...] **oraz** importera [...].

3. W przypadku gdy pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie stwarza poważne zagrożenie, dystrybutor niezwłocznie szczegółowo informuje o tym poważnym zagrożeniu producenta, importera, organy udzielające homologacji i organy nadzoru rynku w państwach członkowskich, w których ten pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie zostały udostępnione na rynku.

Dystrybutor informuje ich również o wszelkich podjętych działaniach oraz podaje szczegółowe informacje dotyczące [...] podjętych przez producenta środków naprawczych.

4. Na uzasadnione żądanie organu krajowego dystrybutor współpracuje z nim we wszelkich działaniach podjętych zgodnie z art. 20 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 w celu usunięcia zagrożeń, jakie stwarza pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie, które udostępnił na rynku.

Artykuł 18

Przypadki, w których obowiązki producentów dotyczą importerów i dystrybutorów

Importer lub dystrybutor uważany jest do celów niniejszego rozporządzenia za producenta i podlega obowiązkom producenta zgodnie z art. 8, 11 i 12 w **następujących przypadkach:**

- a)** gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku [...] pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne lub jest odpowiedzialny za ich dopuszczenie pod swoją własną nazwą lub znakiem handlowym lub modyfikuje pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny w sposób, który może powodować utratę jego zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami [...];
- b) gdy importer lub dystrybutor udostępnia na rynku układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne lub jest odpowiedzialny za ich dopuszczenie na podstawie homologacji EKG ONZ wydanych poza Unią Europejską, a na terytorium Unii nie można zidentyfikować żadnego przedstawiciela producenta.**

Artykuł 19
Identyfikacja podmiotów gospodarczych

Na wniosek organu udzielającego homologacji lub organu nadzoru rynku przez okres dziesięciu lat od chwili wprowadzenia pojazdu do obrotu i przez okres pięciu lat od chwili wprowadzenia do obrotu układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego, części lub wyposażenia podmioty gospodarcze muszą dostarczać informacje na temat:

- a) tożsamości każdego podmiotu gospodarczego, który dostarczył im pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie;
- b) tożsamości każdego podmiotu gospodarczego, któremu dostarczyły one pojazd, układ, komponent, oddzielny zespół techniczny, część lub wyposażenie.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURY HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 20 *Procedury homologacji typu UE*

1. Składając wniosek o przyznanie homologacji typu całego pojazdu, producent może wybrać jedną z następujących procedur:

- (a) homologację typu krok po kroku;
- (b) jednostopniową homologację typu;
- (c) mieszaną homologację typu.

Producent może ponadto wybrać wielostopniową homologację typu w odniesieniu do pojazdu niekompletnego lub skompletowanego.

2. **Bez uszczerbku dla wymagań aktów prawnych wymienionych w załączniku IV** [...]

w odniesieniu do homologacji typu układu, homologacji typu komponentu i homologacji typu oddzielnego zespołu technicznego zastosowanie ma tylko jednostopniowa homologacja typu.

3. Wielostopniowej homologacji typu udziela się w odniesieniu do niekompletnego lub skompletowanego typu pojazdu, który przy uwzględnieniu stanu kompletacji pojazdu, odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym przewidzianym w art. 22 i który spełnia wymagania techniczne określone w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.

Wielostopniowa homologacja typu ma zastosowanie również w przypadku kompletnych pojazdów przerabianych lub modyfikowanych przez innego producenta po ich kompletacji.

4. Homologacji typu UE w odniesieniu do ostatniego etapu kompletacji udziela się dopiero po zweryfikowaniu przez organ udzielający homologacji, czy pojazd, któremu udzielono homologacji typu, na ostatnim etapie spełnia w chwili udzielenia homologacji wszystkie mające zastosowanie wymagania techniczne, **zgodnie z wymogami określonymi w załączniku XVII do niniejszego rozporządzenia**. Weryfikacja ta obejmuje sprawdzenie dokumentacji pod względem wszystkich wymagań objętych zakresem homologacji typu UE w odniesieniu do niekompletnego typu pojazdu udzielonej w ramach procedury wielostopniowej, [...] w **tym** jeśli udzielono jej dla innej kategorii pojazdu.
5. Wybór procedury homologacji typu, o którym mowa w ust. 1, nie wpływa na mające zastosowanie istotne wymagania, z którymi homologowany typ pojazdu musi być zgodny w chwili udzielenia homologacji typu całego pojazdu.
6. Wielostopniowa homologacja typu może być również stosowana przez jednego producenta, o ile nie jest stosowana w celu obejścia wymagań mających zastosowanie do pojazdów budowanych jednoetapowo. Pojazdów budowanych przez jednego producenta nie uważa się za budowane w wielu etapach do celów art. 39, 40 i 47 niniejszego rozporządzenia.
7. **Producent udostępnia organowi udzielającemu homologacji tyle pojazdów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, ile zgodnie z odpowiednimi oddzielnymi dyrektywami lub rozporządzeniami jest koniecznych do przeprowadzenia wymaganych badań.**

Artykuł 21
Wniosek o homologację typu UE

1. Producent przedkłada organowi udzielającemu homologacji wniosek o homologację typu UE i folder informacyjny, o którym mowa w art. 22.
2. W odniesieniu do konkretnego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego można złożyć tylko jeden wniosek i tylko w jednym państwie członkowskim.

[...]

W przypadku gdy organ udzielający homologacji odmawia udzielenia homologacji danemu typowi lub w przypadku gdy homologacja typu została wycofana, dla tego samego typu nie można złożyć nowego wniosku w innym państwie członkowskim. Nie można złożyć nowego wniosku w innym państwie członkowskim odnośnie do nowego oznaczenia typu lub odnośnie do zmian, których organ udzielający homologacji typu nie uznaje za nowy typ.

3. Dla każdego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego podlegającego homologacji składany jest odrębny wniosek.

Artykuł 22
Folder informacyjny

1. Folder informacyjny, o którym mowa w art. 21 ust. 1, zawiera następujące elementy:
 - a) dokument informacyjny określony w [...] **aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z ust. 3** w odniesieniu do jednostopniowej lub mieszanej homologacji typu **całego pojazdu** albo w odniesieniu do homologacji typu **całego pojazdu** krok po kroku **lub w odpowiednich aktach prawnych w przypadku homologacji układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego**;
 - b) wszystkie dane, rysunki, fotografie i inne istotne informacje;
 - c) w przypadku pojazdów – wskazanie procedury lub procedur wybranych zgodnie z art. 20 ust. 1;
 - d) wszelkie dodatkowe informacje wymagane przez organ udzielający homologacji w ramach [...] procedury **homologacji typu**.
2. Folder informacyjny jest przekazywany w **takiej formie papierowej lub** elektronicznej [...], **jaka jest akceptowana przez służby techniczne i organ udzielający homologacji**.
3. Komisja może przyjmować [...] akty **wykonawcze określające** wzór dokumentu informacyjnego **oraz folderu informacyjnego**, w tym zharmonizowany format elektroniczny, o którym mowa w ust. 2. **Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty przed** [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę **24** miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedura sprawdzająca, o której mowa w art. 87 ust. 2.**

Artykuł 23
Dodatkowe informacje dostarczane wraz z wnioskiem
w przypadku niektórych homologacji typu UE

1. Do wniosku o udzielenie homologacji typu krok po kroku, poza folderem informacyjnym, o którym mowa w art. 22, dołącza się kompletny zestaw świadectw homologacji typu UE **lub EKG ONZ**, w tym sprawozdania z badań **oraz dokumenty informacyjne** wymagane zgodnie z [...] aktami **prawnymi** wymienionymi w załączniku IV.

W przypadku [...] homologacji typu układu, homologacji typu komponentu lub homologacji typu oddzielnego zespołu technicznego zgodnie z [...] aktami **prawnymi** wymienionymi w załączniku IV organ udzielający homologacji musi mieć dostęp do folderu informacyjnego **oraz, w stosownych przypadkach, do świadectw homologacji typu oraz do załączników do nich** do czasu udzielenia homologacji typu całego pojazdu lub odmowy jej udzielenia.

2. Do wniosku o udzielenie homologacji typu krok po kroku, poza folderem informacyjnym, o którym mowa w art. 22, dołącza się świadectwa homologacji typu UE **lub EKG ONZ**, w tym sprawozdania z badań **oraz dokumenty informacyjne** wymagane zgodnie z [...] aktami **prawnymi** wymienionymi w załączniku IV.

W przypadku układów, dla których nie przedstawiono świadectwa homologacji typu UE **lub EKG ONZ**, do wniosku, poza folderem informacyjnym, o którym mowa w art. 22, dołącza się informacje wyszczególnione w [...] **aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 22 ust. 3**, wymagane do homologacji tych układów podczas fazy homologacji pojazdu, oraz sprawozdania z badań zamiast świadectwa homologacji typu UE **lub EKG ONZ**.

3. Do wniosku o udzielenie wielostopniowej homologacji typu dołącza się następujące informacje:
- a) na pierwszym etapie – te części folderu informacyjnego i świadectw homologacji typu UE **lub EKG ONZ oraz, w stosownych przypadkach sprawozdań z badań**, które są istotne dla stanu kompletacji pojazdu podstawowego;
 - b) na etapie drugim i kolejnych – te części folderu informacyjnego i świadectw homologacji typu UE **lub EKG ONZ**, które są istotne dla bieżącego stanu kompletacji, wraz z kopią świadectwa homologacji typu UE **całego pojazdu** wydanego na poprzednim etapie wytworzenia oraz z pełnymi danymi dotyczącymi wszelkich zmian i uzupełnień dokonanych przez producenta w pojeździe.

Informacje określone w lit. a) i b) [...] **sa** dostarczane zgodnie z art. 22 ust. 2.

4. [...]

Organ udzielający homologacji **oraz służby techniczne mogą** poprzez uzasadniony wniosek zwrócić się do producenta o dostarczenie wszelkich dodatkowych informacji, **w tym o zapewnienie dostępu do oprogramowania i algorytmów pojazdu**, tak by możliwe było podjęcie decyzji w sprawie wymaganych badań lub aby ich przeprowadzenie było łatwiejsze.

ROZDZIAŁ IV

PRZEBIEG PROCEDUR HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 24 *Przepisy ogólne dotyczące przebiegu procedur homologacji typu UE*

1. Dla każdego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego można wydać tylko jedną homologację typu UE.
2. Organ udzielający homologacji, po otrzymaniu wniosku zgodnie z art. 21, udziela homologacji typu UE dopiero po sprawdzeniu wszystkich poniższych kryteriów:
 - a) ustaleń dotyczących zgodności produkcji, o których mowa w art. 29;
 - b) że nie wydano jeszcze homologacji typu dla danego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego ani że **inny organ udzielający homologacji jej nie cofnął ani nie odmówił jej wydania, przy czym dowodem na to jest co najmniej oświadczenie producenta**;
 - c) zgodności typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z mającymi zastosowanie wymaganiami;
 - d) w przypadku homologacji typu całego pojazdu zgodnie z procedurami krok po kroku, mieszaną lub wielostopniową, organ udzielający homologacji sprawdza, zgodnie z art. 20 ust. 4, czy układy, komponenty i oddzielne zespoły techniczne są objęte oddzielnymi **ważnymi** homologacjami typu zgodnie z wymaganiami mającymi zastosowanie w chwili udzielenia homologacji typu całego pojazdu.

3. Stosuje się procedury dotyczące homologacji typu UE określone w załączniku V, a w odniesieniu do wielostopniowej homologacji typu – określone w załączniku XVII.

Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu zmiany załącznika V – na potrzeby uwzględnienia zmian regulacyjnych i technologicznych poprzez aktualizację procedur w odniesieniu do homologacji typu UE – i załącznika XVII w odniesieniu do wielostopniowej homologacji typu.

4. Organ udzielający homologacji kompletuje pakiet informacyjny składający się z folderu informacyjnego, o którym mowa w art. 22, wraz ze sprawozdaniami z badań i z wszystkimi innymi dokumentami dodanymi do folderu informacyjnego przez służbę techniczną lub organ udzielający homologacji podczas wykonywania ich zadań.

Pakiet informacyjny **może być prowadzony w formie elektronicznej i** zawiera spis treści wyraźnie wskazujący wszystkie strony i format każdego z dokumentów oraz chronologiczny zapis etapów przeprowadzania homologacji typu UE.

Organ udzielający homologacji przechowuje pakiet informacyjny do wglądu przez okres dziesięciu lat po upływie ważności danej homologacji typu UE.

5. Organ udzielający homologacji odmawia udzielenia homologacji typu UE, jeśli stwierdzi, że typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, mimo że jest zgodny z obowiązującymi wymaganiami, stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lub może poważnie zaszkodzić środowisku lub zdrowiu publicznemu. W takim przypadku niezwłocznie przesyła on organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisji szczegółową dokumentację wyjaśniającą powody jego decyzji i zawierającą dowody potwierdzające jego ustalenia.
6. Zgodnie z art. 20 [...] w przypadku procedury krok po kroku, mieszanej lub wielostopniowej organ udzielający homologacji odmawia udzielenia homologacji typu UE, jeśli stwierdzi, że układy, części lub oddzielne zespoły techniczne nie są zgodne z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu lub w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.

Organ udzielający homologacji zwraca się do organów udzielających homologacji, które udzieliły homologacji układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, do podjęcia działań zgodnie z art. 54 ust. 2.

Artykuł 25

Zgłaszanie homologacji typu UE, które wydano, zmieniono, cofnięto lub których udzielenia odmówiono

1. Organ udzielający homologacji, [...] **wydajac** świadectwo lub wprowadzając zmiany do świadectwa homologacji typu UE [...] **udostępnia** organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich, **organom nadzoru rynku** oraz Komisji kopię świadectwa homologacji typu UE wraz z załącznikami, w tym sprawozdania z badań, o których mowa w art. 23, dla każdego typu pojazdu, układu, komponentu i zespołu technicznego, któremu udzielił homologacji. Kopia ta jest [...] **udostępniana** za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych [...], **jak określono w ust. 5**.
2. [...]
3. [...]

4. Organ udzielający homologacji – **za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych [...], jak określono w ust. 5** – niezwłocznie informuje organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisję o każdej odmowie udzielenia lub każdym cofnięciu homologacji typu UE, podając przyczyny swojej decyzji.
5. Komisja przyjmuje [...] akty **wykonawcze** w celu określenia: **formatu udostępnianych dokumentów elektronicznych, mechanizmu wymiany danych, procedur informowania innych stron o udzieleniu homologacji, zmianach do niej, odmowie udzielenia lub o cofnięciu homologacji oraz stosownych zabezpieczeń**.

Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty przed [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę **24** miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Artykuł 26

Świadectwo homologacji typu UE

1. Świadectwo homologacji typu UE zawiera jako załączniki następujące dokumenty:
 - a) pakiet informacyjny, o którym mowa w art. 24 ust. 4;
 - b) sprawozdania z badań wymagane na mocy aktów prawnych, o których mowa w art. 28 ust. 1, w przypadku homologacji typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, albo arkusz wyników badań w przypadku homologacji typu całego pojazdu;
 - c) **w przypadku homologacji typu całego pojazdu** nazwiska i wzory podpisów osób upoważnionych do podpisywania świadectw zgodności oraz oświadczenie o zajmowanych przez nie stanowiskach w przedsiębiorstwie;
 - d) w przypadku homologacji typu całego pojazdu – wypełniony wzór świadectwa zgodności **typu pojazdu**.

2. [...]

Komisja przyjmuje [...] akty **wykonawcze** w celu **określenia**: wzorów świadectwa homologacji typu oraz, odpowiednio, jego systemu numeracji oraz arkusza wyników badań, w tym wskazuje odpowiednie formaty elektroniczne. **Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty przed** [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę **24** miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.**

3. W odniesieniu do każdego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, organ udzielający homologacji:
 - a) wypełnia wszystkie odpowiednie sekcje świadectwa homologacji typu UE, wraz z załącznikami;
 - b) sporządza spis treści pakietu informacyjnego;
 - c) niezwłocznie wydaje producentowi wypełnione świadectwo homologacji typu UE wraz z załącznikami.
4. W przypadku homologacji typu UE, której ważność została ograniczona zgodnie z art. 37 i 41 oraz częścią III załącznika IV, lub w odniesieniu do której niektóre przepisy niniejszego rozporządzenia lub aktów prawnych wymienionych w załączniku IV nie mają zastosowania, w świadectwie homologacji typu UE określa się te ograniczenia lub niestosowanie odpowiednich przepisów.
5. Jeżeli producent pojazdu wybierze procedurę mieszanej homologacji typu, organ udzielający homologacji dodaje do pakietu informacyjnego odniesienia do sprawozdań z badań wymaganych w aktach prawnych, o których mowa w art. 28 ust. 1, dla układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, dla których nie wydano świadectwa homologacji typu UE, **a także wskazuje najnowszy akt prawny mający zastosowanie do homologacji typu tego pojazdu i, w stosownych przypadkach, etap wykonania tego aktu prawnego.**
6. Jeżeli producent pojazdu wybierze procedurę jednostopniowej homologacji typu, organ udzielający homologacji dołącza do świadectwa homologacji typu UE wykaz odpowiednich aktów prawnych według wzoru zawartego w [...] **aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z ust. 2.**

Artykuł 27

Przepisy szczegółowe dotyczące homologacji typu UE układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych

1. Homologacji typu UE udziela się w odniesieniu do układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, który odpowiada szczegółowym danym zawartym w folderze informacyjnym przewidzianym w art. 22 i który spełnia wymagania techniczne określone w odpowiednich aktach wymienionych w załączniku IV.
2. W przypadku gdy homologacja typu układu w odniesieniu do pojazdu obejmuje komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, niezależnie od tego, czy są one przeznaczone do naprawy, obsługi czy konserwacji pojazdów, nie wymaga się dodatkowej homologacji typu komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, chyba że przewidują to odpowiednie akty wymienione w załączniku IV.
3. W przypadku gdy komponent lub oddzielny zespół techniczny spełnia swoje funkcje lub ma szczególne cechy jedynie w połączeniu z innymi częściami pojazdu i z tego względu zgodność może zostać sprawdzona tylko wtedy, gdy komponent lub oddzielny zespół techniczny działa w połączeniu z tymi innymi częściami pojazdu, odpowiednio ogranicza się zakres homologacji typu UE tego komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.

W takich przypadkach świadectwo homologacji typu UE określa wszelkie ograniczenia dotyczące stosowania komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego i wskazuje szczególne warunki jego montażu w pojeździe.

Jeżeli taki komponent lub oddzielny zespół techniczny jest montowany w pojeździe, organ udzielający homologacji weryfikuje, podczas homologacji pojazdu, zgodność z wszelkimi ograniczeniami w zakresie stosowania lub warunkami montażu.

Artykuł 28
Badania wymagane do homologacji typu UE

1. **Do celów homologacji typu UE organ udzielający homologacji weryfikuje** [...] zgodność z wymaganiami technicznymi określonymi w niniejszym rozporządzeniu i w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV [...] poprzez odpowiednie badania prowadzone przez wyznaczone służby techniczne zgodnie ze stosownymi aktami prawnymi wymienionymi w załączniku IV.

Forma sprawozdań z badań musi spełniać ogólne wymagania określone przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty przed [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę **24** miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.**

2. Producent udostępnia [...] **służbom technicznym** pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, które zgodnie z odpowiednimi aktami wymienionymi w załączniku IV są konieczne do przeprowadzenia wymaganych badań.
3. Wymagane badania przeprowadza się na tych pojazdach, układach, komponentach i oddzielnych zespołach technicznych reprezentatywnych dla typu poddanego homologacji.
4. Na wniosek producenta i pod warunkiem uzyskania zgody organu udzielającego homologacji, można stosować wirtualne metody testowania jako alternatywę dla procedur badań, o których mowa w ust. 1 zgodnie z załącznikiem XVI.
5. Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu zmiany załącznika XVI na potrzeby uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych poprzez aktualizację wykazu aktów prawnych, w odniesieniu do których producent lub służba techniczna może stosować wirtualne metody testowania oraz szczególne warunki, zgodnie z którymi należy stosować wirtualne metody testowania.

Artykuł 29
Ustalenia dotyczące zgodności produkcji

1. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje środki niezbędne do sprawdzenia, zgodnie z załącznikiem X, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy producent produkuje pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne zgodne z homologowanym typem.
2. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu całego pojazdu, sprawdza statystycznie adekwatną liczbę próbek pojazdów i świadectw zgodności pod względem ich zgodności z art. 34 i 35 oraz sprawdza poprawność danych w świadectwach zgodności.
3. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, podejmuje niezbędne środki w celu sprawdzenia, w razie potrzeby we współpracy z organami udzielającymi homologacji pozostałych państw członkowskich, czy ustalenia, o których mowa w ust. 1 i 2, są wciąż odpowiednie, tak aby pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne znajdujące się w produkcji nadal odpowiadały homologowanemu typowi, a świadectwa zgodności były nadal zgodne z art. 34 i 35.
4. W celu zweryfikowania, czy pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny jest zgodny z homologowanym typem, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, przeprowadza kontrole lub badania wymagane dla homologacji typu UE na próbkach pobranych u producenta, w tym również w zakładzie produkcyjnym.

4a. Organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji typu UE, podejmuje środki niezbędne do sprawdzenia, czy producent wywiązuje się z obowiązków określonych w rozdziale XIV. Sprawdza w szczególności, czy w celu wywiązania się z tych obowiązków producent zmienia lub uzupełnia informacje z OBD oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdu.

5. Organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE i stwierdza, że producent nie produkuje już pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych zgodnie z homologowanym typem, z **wymaganiami [...] niniejszego rozporządzenia lub wymaganiami aktów prawnych wymienionych w załączniku IV**, lub stwierdza, że świadectwa zgodności przestały być zgodne z art. 34 i 35, chociaż produkcja jest kontynuowana, podejmuje środki niezbędne do zapewnienia właściwego stosowania [...] **ustaleń** dotyczących zgodności produkcji lub cofa homologację typu. **Organ udzielający homologacji może podjąć decyzję o wprowadzeniu wszystkich niezbędnych środków ograniczających zgodnie z [...] rozdziałem XI.**
6. Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu zmiany załącznika X na potrzeby uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych poprzez aktualizację procedur zgodności produkcji.

Artykuł 30

[...]

Oplaty

1. [...]

2. [...]

Oplaty za działania w zakresie homologacji typu są pobierane od producentów, którzy
złożyli wniosek o homologację typu w danym państwie członkowskim.

[...] Państwa członkowskie zapewniają, aby na pokrycie kosztów działań w zakresie
nadzoru rynku przeznaczone były wystarczające zasoby. Bez uszczerbku dla przepisów
krajowych koszty te mogą być pokrywane z opłat, które mogą pobierać państwa
członkowskie, gdzie [...] pojazdy są wprowadzane do obrotu.

2a. Państwa członkowskie [...] mogą pobierać opłaty administracyjne od służb technicznych
ubiegających się o wyznaczenie, aby pokryć w całości lub w części koszty związane
z działalnością organów krajowych odpowiedzialnych za służby techniczne zgodnie
z niniejszym rozporządzeniem. (przeniesiony z art. 86 ust. 1)

[...]

3. [...] ¹⁸.

4. [...]

5. [...]

¹⁸ [...]

ROZDZIAŁ V

ZMIANY I WAŻNOŚĆ HOMOLOGACJI TYPU UE

Artykuł 31

Przepisy ogólne dotyczące zmian i ważności homologacji typu UE

1. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, o każdej zmianie szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym.

Organ udzielający homologacji decyduje, czy należy ją uwzględnić poprzez zmianę, w formie poprawki lub rozszerzenia homologacji typu UE, zgodnie z procedurami określonymi w art. 32, czy też taka zmiana wymaga nowej homologacji typu.

2. Wniosek o dokonanie tej zmiany składa się wyłącznie do organu udzielającego homologacji, który udzielił pierwotnej homologacji typu UE.
3. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że zmiana ta wymaga powtórzenia inspekcji lub badań, informuje o tym odpowiednio producenta.
4. Jeżeli organ udzielający homologacji typu na podstawie inspekcji lub badań, o których mowa w ust. 3, stwierdzi, że wymagania w zakresie homologacji typu UE nadal są spełniane, stosuje się procedury, o których mowa w art. 32.
5. Jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że zmiany szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym [...] nie mogą być objęte rozszerzeniem istniejącej homologacji typu, odmawia zmiany homologacji typu UE i żąda, by producent wystąpił o nową homologację typu UE.

Artykuł 32
Poprawki i rozszerzenia homologacji typu UE

1. Zmianę określa się jako „poprawkę”, jeżeli organ udzielający homologacji stwierdzi, że pomimo zmiany szczegółowych danych zawartych w pakiecie informacyjnym dany typ pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego nadal spełnia obowiązujące wymagania dla tego typu i że w związku z tym nie jest konieczne powtórzenie kontroli ani badań.

W takim przypadku organ udzielający homologacji stosownie do potrzeb niezwłocznie wydaje poprawione strony pakietu informacyjnego, oznaczając każdą poprawioną stronę w celu wyraźnego pokazania charakteru zmiany i daty ponownego wydania, lub wydaje skonsolidowaną, zaktualizowaną wersję pakietu informacyjnego, do której dołączony jest szczegółowy opis zmian.

2. Zmianę określa się jako „rozszerzenie”, jeżeli organ udzielający homologacji uzna, że szczegółowe dane zawarte w pakiecie informacyjnym zostały zmienione i zaistniała którakolwiek z następujących okoliczności:
 - a) wymagane są dalsze kontrole lub badania w celu sprawdzenia stałej zgodności z wymaganiami, na których oparto istniejącą homologację typu;
 - b) uległa zmianie jakakolwiek informacja umieszczona na świadectwie homologacji typu UE z wyjątkiem załączników;
 - c) na mocy któregoś z aktów wymienionych w załączniku IV wobec homologowanego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego zaczęły mieć zastosowanie nowe wymagania.

W przypadku rozszerzenia organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje uaktualnione świadectwo homologacji typu UE opatrzone numerem rozszerzenia, zgodnym z liczbą kolejnych już udzielonych rozszerzeń. Świadectwo homologacji wyraźnie wskazuje powód rozszerzenia oraz datę ponownego wydania i ważność.

3. W przypadku wydania poprawionych stron lub skonsolidowanej, zaktualizowanej wersji zmieniany jest odpowiednio spis treści pakietu informacyjnego w celu wskazania daty ostatniego rozszerzenia lub poprawki, lub daty ostatniej konsolidacji zaktualizowanej wersji.
4. Nie można wymagać rozszerzenia homologacji typu pojazdu, jeśli nowe wymagania, o których mowa w ust. 2 lit. c), są z technicznego punktu widzenia nieistotne dla tego typu pojazdu lub dotyczą kategorii pojazdu innych niż kategoria, do której on należy.

Artykuł 33
Utrata ważności

1. [...]

2. Homologacja typu UE [...] traci ważność [...] w następujących przypadkach:
- a) jeżeli do celów udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia obowiązkowe stają się nowe wymagania mające zastosowanie do homologowanego typu pojazdu, **układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego** [...], a homologacji typu nie można rozszerzyć zgodnie z art. 32 ust. 2 lit. c);
 - b) jeżeli nastąpi dobrowolne **trwale** zaniechanie produkcji pojazdów zgodnych z homologowanym typem pojazdu, **które w każdym przypadku uznaje się za zaistniałe, jeżeli żaden pojazd odnośnego typu nie został wyprodukowany w ciągu poprzednich dwóch lat. Niemniej jednak ta homologacja typu pozostaje ważna do celów rejestracji lub dopuszczenia, dopóki zastosowania nie ma ust. 2 lit. a);**
 - c) jeżeli okres ważności świadectwa homologacji typu upłynął ze względu na ograniczenie, o którym mowa w art. 37 ust. 6;
 - d) jeżeli homologacja typu została cofnięta zgodnie z art. 29 ust. 5 lub art. 53 ust. 1;
 - e) jeżeli ustalono, że homologacja typu była oparta na fałszywych oświadczeniach, sfałszowanych wynikach badań lub gdy doszło do zatajenia danych, które prowadziłyby do odmowy udzielenia homologacji typu.
3. W przypadku gdy ważność traci tylko homologacja typu **całego pojazdu** jednego z wariantów w ramach typu pojazdu lub jedna z wersji w ramach wariantu, homologacja typu UE typu **całego pojazdu** traci ważność wyłącznie w takim zakresie, w jakim dotyczy danego wariantu lub danej wersji.

4. W przypadku [...] **trwałego** zaniechania produkcji określonego typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego producent niezwłocznie powiadamia o tym organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji typu UE [...].

W terminie jednego miesiąca po otrzymaniu powiadomienia, o którym mowa w pierwszym akapicie, organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE dla typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego informuje o tym organy udzielające homologacji pozostałych państw członkowskich.

5. W przypadku gdy zbliża się termin wygaśnięcia ważności świadectwa homologacji typu [...], producent niezwłocznie informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu [...].
6. Po otrzymaniu powiadomienia od producenta organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu [...], w stosownych przypadkach niezwłocznie przekazuje organom udzielającym homologacji pozostałych państw członkowskich oraz Komisji wszelkie istotne informacje do celów udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczenia pojazdów, **układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych**.

W przypadku pojazdów [...] w informacjach tych określa się datę produkcji oraz numer identyfikacyjny pojazdu („VIN”), w rozumieniu art. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 19/2011¹⁹, ostatniego wyprodukowanego pojazdu.

¹⁹ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 19/2011 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 8 z 12.1.2011, s. 1).

ROZDZIAŁ VI

ŚWIADECTWO ZGODNOŚCI I OZNAKOWANIA

Artykuł 34 *Ogólne przepisy dotyczące świadectwa zgodności*

1. Producent wydaje świadectwo zgodności w wersji papierowej dołączane do każdego pojazdu wyprodukowanego zgodnie z homologowanym typem pojazdu, niezależnie od tego, czy jest kompletny, niekompletny czy skompletowany. **Do tego celu producent wykorzystuje wzór określony w aktach wykonawczych przyjętych zgodnie z ust. 2.**

Świadectwo zgodności zawiera datę produkcji pojazdu. Jest zaprojektowane w sposób, który zabezpiecza je przed sfalszowaniem.

Świadectwo zgodności wydaje się nabywcy nieodpłatnie wraz z pojazdem. Wydanie świadectwa nie może być uzależnione od wyraźnego wniosku ani od przedstawienia producentowi dodatkowych informacji.

Przez okres dziesięciu lat od daty produkcji pojazdu, jego producent, na wniosek właściciela pojazdu, wydaje duplikat świadectwa zgodności za opłatą nieprzekraczającą kosztów wydania duplikatu. Słowo „duplikat” musi być wyraźnie widoczne na pierwszej stronie każdego duplikatu świadectwa.

2. [...]

Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania ust. 1, Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące świadectwa zgodności, w których określa w szczególności:

- a) wzór świadectwa zgodności w wersji papierowej,**
- b) [...] zabezpieczenia, które mają zapobiec sfalszowaniu świadectwa zgodności,**
- c) specyfikacje dotyczące sposobu podpisywania świadectwa zgodności.**

Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty przed [data stosowania niniejszego rozporządzenia] zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

- 3. Świadectwo zgodności sporządzane jest w przynajmniej jednym z języków urzędowych Unii.
- 4. Osoba lub osoby upoważnione do podpisywania świadectw zgodności są pracownikami producenta i są należycie upoważnione do przyjmowania w imieniu producenta pełnej odpowiedzialności prawnej w odniesieniu do projektu i konstrukcji pojazdu lub zgodności jego produkcji.
- 5. Świadectwo zgodności wypełnia się w całości i nie zawiera ono ograniczeń w zakresie wykorzystania pojazdu innych niż te przewidziane w niniejszym rozporządzeniu lub jakimkolwiek akcie prawnym wymienionym w załączniku IV.

5a. W przypadku pojazdu niekompletnego lub skompletowanego producent wypełnia tylko te pola świadectwa zgodności, które dotyczą dodatków lub zmian na bieżącym etapie procesu homologacji, a w stosownym przypadku dołącza wszystkie świadectwa zgodności wydane na poprzednich etapach.

- 6. [...]

Artykuł 35

Szczegółowe przepisy dotyczące świadectwa zgodności w formacie elektronicznym

1. [...]
2. [...]
3. [...]

1. Bez uszczerbku dla art. 34 ust. 1 [...] po dacie produkcji pojazdu producent niezwłocznie [...] i nieodpłatnie udostępnia organowi udzielającemu homologacji, który wydał homologację typu całego pojazdu [...], świadectwo zgodności jako dane ustrukturyzowane w powszechnie [...] używanym formacie [...] elektronicznym, jak określono to w ust. 6.

Organ udzielający homologacji udostępnia [...] świadectwo zgodności jako dane ustrukturyzowane w formacie elektronicznym za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych, gdzie mają do niego dostęp organy udzielające homologacji typu, organy nadzoru rynku i organy rejestrujące państw członkowskich oraz Komisja [...] ²⁰.

2. Producent może zostać zwolniony z obowiązku, o którym mowa w ust. 1, w przypadku typów pojazdów, które posiadają krajową homologację typu udzielaną pojazdom produkowanym w małych seriach, zgodnie z art. 40 [...].
3. Organ udzielający homologacji typu otrzymujący świadectwo zgodności jako dane ustrukturyzowane w formacie elektronicznym zapewnia dostęp wyłącznie z prawem odczytu [...], zgodnie z art. 34 ust. 1 [...], a w przypadku pojazdów budowanych w wielu etapach zapewnia dostęp producentowi kolejnego etapu.
- Świadectwo zgodności wydaje się nabywcy nieodpłatnie wraz z pojazdem. Wydanie świadectwa nie może być uzależnione od wyraźnego wniosku ani od przedstawienia producentowi dodatkowych informacji.
4. [...]
5. Wszelka wymiana danych na podstawie niniejszego artykułu przeprowadzana jest za pośrednictwem protokołu bezpieczniejszej wymiany danych.
6. Państwa członkowskie ustanawiają organizację i strukturę swojej sieci danych, aby umożliwić odbieranie danych i wymianę świadectw zgodności jako danych ustrukturyzowanych w formacie elektronicznym, najlepiej z wykorzystaniem istniejących systemów wymiany danych ustrukturyzowanych oraz zgodnie z ust. 7.

7. Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego artykułu, Komisja przyjmuje akty wykonawcze dotyczące świadectwa zgodności jako danych ustrukturyzowanych w formacie elektronicznym, w których to aktach określa w szczególności:

- a) podstawowy format i strukturę elementów danych [...] świadectw zgodności w formacie elektronicznym oraz wiadomości stosowanych w ramach wymiany,
- b) wymagania minimalne dotyczące bezpiecznej wymiany danych, w tym dotyczące zapobiegania uszkodzeniu i niewłaściwemu wykorzystaniu danych, a także środki gwarantujące autentyczność danych elektronicznych, takie jak stosowanie podpisu cyfrowego,
- c) środki wymiany rekordów danych dotyczących świadectwa zgodności w formacie elektronicznym,
- d) wymagania minimalne dotyczące niepowtarzalnego identyfikatora każdego pojazdu oraz sposobu informowania nabywcy zgodnie z ust. 3,
- e) dostęp zgodnie z ust. 3 [...],
- f) [...]
- g) wyłączenia dla producentów konkretnych kategorii i typów pojazdów produkowanych w małych seriach.

Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty przed [data stosowania niniejszego rozporządzenia] zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

- 8. Bez uszczerbku dla art. 34 ust 1 [...] producenci obowiązkowo wydają świadectwa zgodności zgodnie z niniejszym artykułem począwszy od [...] data stosowania + 5 lat]. Obowiązek ten nie wpływa na obowiązek producentów dotyczący wydawania świadectwa zgodności w wersji papierowej zgodnie z art. 34 ust. 1.**
- 9. Państwa członkowskie akceptują świadectwa zgodności w formacie elektronicznym i są w stanie dokonywać wymiany świadectw zgodności w formacie elektronicznym zgodnie z niniejszym artykułem z organami pozostałych państw członkowskim począwszy najpóźniej od [...] data stosowania + 8 lat].**

Artykuł 36

[...] Tabliczki znamionowe i **dodatkowe producenta, oznakowania** i znak homologacji typu komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych

1. Producent pojazdu umieszcza na każdym pojeździe wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem tabliczkę znamionową, w **stosownych przypadkach tabliczkę dodatkową, oraz oznaczenie lub symbol** z oznakowaniem wymagane na podstawie **niniejszego rozporządzenia oraz** odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku IV.
2. Producent komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego umieszcza na każdym komponencie lub oddzielnym zespole technicznym wyprodukowanym zgodnie z homologowanym typem, niezależnie od tego, czy stanowią one część układu, znak homologacji typu wymagany w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.

Jeżeli nie wymaga się umieszczenia takiego znaku homologacji typu, producent umieszcza na komponencie lub oddzielnym zespole technicznym przynajmniej swoją nazwę lub znak handlowy oraz numer typu lub numer identyfikacyjny.
3. Znak homologacji typu UE jest zgodny z [...] **aktami wykonawczymi przyjętymi przez Komisję. Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty przed** [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę **24** miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.**
4. **Podmioty gospodarcze nie wprowadzają do obrotu pojazdów, komponentów ani oddzielnych zespołów technicznych, które są oznaczone w sposób niezgodny z niniejszym rozporządzeniem.**

ROZDZIAŁ VII

NOWE TECHNOLOGIE LUB NOWE KONCEPCJE

Artykuł 37 *Wyłączenia dla nowych technologii lub nowych koncepcji*

1. Producent może wystąpić o homologację typu UE w odniesieniu do typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, w których zastosowane są nowe technologie lub nowe koncepcje niezgodne z jednym lub większą liczbą aktów prawnych wymienionych w załączniku IV.
2. Organ udzielający homologacji udziela homologacji typu UE, o której mowa w ust. 1, w przypadku gdy spełnione są wszystkie następujące warunki:
 - a) we wniosku o homologację typu UE wymieniono przyczyny, dla których zastosowanie danych nowych technologii lub nowych koncepcji skutkuje brakiem zgodności danego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego z jednym lub większą liczbą aktów prawnych wymienionych w załączniku IV;
 - b) we wniosku o homologację typu UE opisano wpływ nowych technologii lub nowych koncepcji na bezpieczeństwo i środowisko oraz środki przyjęte, aby zapewnić poziom bezpieczeństwa i ochrony środowiska co najmniej równoważny wymaganiom, w odniesieniu do których wystąpiono o wyłączenie;
 - c) przedstawiono opis badań wraz z wynikami, które wykazują spełnienie wymogów określonych w lit. b).
3. Przyznanie homologacji typu UE stanowiących wyłączenie dla nowych technologii lub nowych koncepcji wymaga zezwolenia Komisji. Zezwolenia tego udziela się w drodze aktu wykonawczego. Ten akt wykonawczy przyjmowany jest zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

4. W oczekiwaniu na decyzję Komisji w sprawie udzielenia zezwolenia organ udzielający homologacji może udzielić tymczasowej homologacji typu UE, ważnej wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego tego organu udzielającego homologacji, w odniesieniu do typu pojazdu objętego wnioskowanym wyłączeniem. Organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje o tym Komisję oraz pozostałe państwa członkowskie, przekazując im dokumentację zawierającą informacje, o których mowa w ust. 2.

Na tymczasowy charakter i ograniczoną ważność terytorialną homologacji typu UE musi wyraźnie wskazywać nagłówek świadectwa homologacji typu i nagłówek świadectwa zgodności.

5. Organy udzielające homologacji innych państw członkowskich mogą podjąć decyzję o uznawaniu na swoim terytorium tymczasowej homologacji typu UE, o której mowa w ust. 4, pod warunkiem że informują o tym na piśmie organ udzielający homologacji, który udzielił tymczasowej homologacji typu UE.
6. W stosownych przypadkach w zezwoleniu Komisji, o którym mowa w ust. 3, określa się również, czy podlega ono jakimkolwiek ograniczeniom, w szczególności w odniesieniu do maksymalnej liczby pojazdów objętych zezwoleniem. W każdym wypadku homologacja typu UE jest ważna przez przynajmniej 36 miesięcy.
7. Jeżeli Komisja odmówi wydania zezwolenia, o którym mowa w ust. 3, organ udzielający homologacji niezwłocznie informuje posiadacza tymczasowej homologacji typu, o której mowa w ust. 4, że tymczasowa homologacja typu UE zostanie cofnięta po upływie sześciu miesięcy od daty wydania odmowy Komisji.

Jednak w państwach członkowskich, które uznały tymczasową homologację typu UE zgodnie z ust. 5, pojazdy, które wyprodukowano zgodnie z tymczasową homologacją typu UE przed upływem jej ważności, mogą być wprowadzane do obrotu, rejestrowane i dopuszczane.

Artykuł 38
Późniejsze dostosowanie aktów prawnych

1. Jeżeli Komisja zezwoliła na udzielenie homologacji typu UE zgodnie z art. 37, niezwłocznie podejmuje niezbędne kroki w celu dostosowania odpowiednich aktów prawnych do ostatnich zmian technologicznych.

W przypadku gdy wyłączenie na mocy art. 37 dotyczy regulaminu EKG ONZ, Komisja składa wnioski o zmianę odpowiedniego regulaminu EKG ONZ zgodnie z [...] **procedura mająca zastosowanie na mocy zrewidowanego porozumienia z 1958 r.**

2. Po wprowadzeniu zmian w odpowiednich aktach prawnych uchyla się wszelkie ograniczenia określone w decyzji Komisji zezwalającej na udzielenie homologacji typu UE.
3. Jeżeli nie podjęto działań niezbędnych do dostosowania aktów prawnych, o których mowa w ust. 1, Komisja może, na wniosek państwa członkowskiego, które udzieliło tymczasowej homologacji typu UE, w drodze decyzji zezwolić na przedłużenie **okresu ważności** tymczasowej homologacji typu UE. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

ROZDZIAŁ VIII

POJAZDY PRODUKOWANE W MAŁYCH SERIACH

Artykuł 39 *Homologacja typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach*

1. Na wniosek producenta oraz w ramach rocznych limitów ilościowych **pojazdów kategorii M, N, O**, określonych w sekcji 1 załącznika XII, państwa członkowskie udzielają homologacji typu UE w odniesieniu do typu pojazdu produkowanego w małych seriach, który spełnia przynajmniej wymogi określone w dodatku 1 do części I załącznika IV.
2. Ust. 1 nie ma zastosowania do pojazdów specjalnego przeznaczenia.
3. Świadectwa homologacji typu UE dla pojazdów produkowanych w małych seriach są zgodne z **wzorem i systemem numeracji określonymi przez Komisję w aktach wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2[...]**.
4. **Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu uzupełnienia dodatku 1 do części I załącznika IV na potrzeby określenia wymagań technicznych dla pojazdów kategorii M, N, O oraz w celu odpowiedniej zmiany załącznika XII w odniesieniu do limitów ilościowych.**

Artykuł 40
Krajowa homologacja typu pojazdów produkowanych w małych seriach

1. Producent może wystąpić o krajową homologację typu pojazdów produkowanych w małych seriach, w ramach rocznych limitów ilościowych określonych w sekcji 2 załącznika XII. Limity te mają zastosowanie do udostępniania na rynku, rejestracji lub dopuszczania pojazdów homologowanego typu na rynku każdego z państw członkowskich w danym roku.
2. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu wszystkich typów pojazdów, o których mowa w ust. 1, z **obowiązku spełniania** jednego lub większej liczby **przepisów niniejszego rozporządzenia lub** [...] wymagań określonych w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV, pod warunkiem że te państwa członkowskie określą stosowne wymogi alternatywne.
3. Do celów krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach organ udzielający homologacji uznaje układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, którym udzielono homologacji typu zgodnie z aktami wymienionymi w załączniku IV.
4. Świadectwa krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach są [...] zgodne z wzorem i **zharmonizowanym systemem numeracji określonymi przez Komisję w aktach wykonawczych**. [...] **Są one** opatrzone nagłówkiem „Świadectwo krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach” i określają zakres i charakter wyłączeń przyznanych zgodnie z ust. 2. [...] **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2. Do czasu przyjęcia przez Komisję takiego aktu wykonawczego państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu określać format świadectw krajowych.**

Artykuł 41

Ważność krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach

1. Ważność krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach jest ograniczona do terytorium państwa członkowskiego, którego organ udzielający homologacji udzielił tej homologacji typu.
2. Na wniosek producenta organ udzielający homologacji wysyła do organów udzielających homologacji państw członkowskich wskazanych przez producenta kopię świadectwa homologacji typu wraz z załącznikami, listem poleconym lub pocztą elektroniczną.
3. W terminie [...] **dwóch** miesięcy od otrzymania dokumentów, o których mowa w ust. 2, organy udzielające homologacji państw członkowskich wskazane przez producenta podejmują decyzję, czy uznać homologację typu.

Organy udzielające homologacji państw członkowskich uznają krajową homologację typu, chyba że mają uzasadnione powody, aby sądzić, że krajowe wymagania techniczne, zgodnie z którymi danemu typowi pojazdu udzielono homologacji, nie są równoważne ich własnym wymaganiom technicznym.

4. W **owym terminie** dwóch miesięcy organy udzielające homologacji państw członkowskich informują o swojej decyzji organ udzielający homologacji, który udzielił krajowej homologacji typu. **Jeżeli w terminie dwóch miesięcy nie zostanie zgłoszony sprzeciw, krajową homologację typu uznaje się za przyjętą.**
5. Na wniosek wnioskodawcy chcącego wprowadzić do obrotu, zarejestrować lub dopuścić w innym państwie członkowskim pojazd, któremu udzielono krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach, organ udzielający homologacji, który udzielił tej krajowej homologacji typu pojazdów produkowanych w małych seriach przekazuje krajowemu organowi tego innego państwa członkowskiego kopię świadectwa homologacji typu wraz z [...] **załącznikami do niego.**

Organ krajowy innego państwa członkowskiego zezwala na wprowadzanie do obrotu, rejestrację lub dopuszczanie takich pojazdów, chyba że ma uzasadnione powody, aby sądzić, że krajowe wymagania techniczne, zgodnie z którymi danemu typowi pojazdu udzielono homologacji, nie są równoważne jego własnym wymaganiom technicznym.

ROZDZIAŁ IX INDYWIDUALNE DOPUSZCZENIA POJAZDU

Artykuł 42 Indywidualne dopuszczenia UE pojazdu

1. Państwa członkowskie udzielają indywidualnego dopuszczenia UE pojazdowi, który spełnia wymagania określone w dodatku **2 [...]** do części I załącznika IV lub, w przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia, w części III załącznika IV. **Przepis ten nie ma zastosowania do pojazdów niekompletnych.**
2. Wniosek o indywidualne dopuszczenie pojazdu UE składa [...] właściciel pojazdu, **producent**, przedstawiciel [...] **producenta lub importer**[...].
3. Państwa członkowskie nie przeprowadzają badań niszczących w celu ustalenia, czy pojazd spełnia wymogi określone w ust. 1 i wykorzystują wszelkie istotne informacje dostarczone w tym celu przez wnioskodawcę.
4. Świadectwa indywidualnego dopuszczenia UE pojazdów [...] są zgodne z **wzorem i systemem numeracji określonymi przez Komisję w aktach wykonawczych. Pierwszy tego rodzaju akt wykonawczy zostanie przyjęty przed** [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę **24** miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia]. **Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2 [...].**
5. Państwa członkowskie zezwalają na wprowadzenie do obrotu, rejestrację lub dopuszczenie pojazdów z ważnym świadectwem indywidualnego dopuszczenia UE pojazdu.
6. **Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu uzupełnienia części I [...] załącznika IV na potrzeby określenia wymagań technicznych dla nowych pojazdów kategorii M, N i O.**

Artykuł 43
Krajowe dopuszczenia indywidualne pojazdu

1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu określonego pojazdu, niezależnie od tego, czy jest to jedyny egzemplarz pojazdu, z obowiązku spełniania wymogów jednego lub wielu przepisów niniejszego rozporządzenia lub [...] wymagań określonych w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV, pod warunkiem że wprowadzą stosowne wymagania alternatywne.
2. Wniosek o krajowe dopuszczenie indywidualne pojazdu składa [...] właściciel pojazdu, **producent** lub przedstawiciel [...] **producenta**, pod warunkiem że przedstawiciel ten ma siedzibę w Unii.
3. Państwa członkowskie nie przeprowadzają badań niszczących w celu ustalenia, czy pojazd spełnia wymagania alternatywne określone w ust. 1 i wykorzystują wszelkie istotne informacje dostarczone w tym celu przez wnioskodawcę.
4. Do celów krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu organ udzielający dopuszczenia uznaje układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, którym udzielono homologacji typu zgodnie z aktami wymienionymi w załączniku IV.
5. Państwo członkowskie niezwłocznie wydaje świadectwo krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu, jeżeli pojazd jest zgodny z opisem załączonym do wniosku i spełnia stosowne wymogi alternatywne.

6. [...]

Świadectwa krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdów są zgodne z wzorem i systemem numeracji określonymi przez Komisję w aktach wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2. Do czasu przyjęcia przez Komisję takiego aktu wykonawczego państwa członkowskie mogą w dalszym ciągu określać format świadectw krajowych.

[...]

7. [...]

Artykuł 44

Ważność krajowych dopuszczeń indywidualnych pojazdów

1. Krajowe dopuszczenie indywidualne pojazdu jest ważne wyłącznie na terytorium państwa członkowskiego, które udzieliło dopuszczenia.
2. Jeżeli wnioskodawca chce udostępnić na rynku, zarejestrować lub dopuścić w innym państwie członkowskim pojazd, któremu udzielono krajowego dopuszczenia indywidualnego pojazdu, państwo członkowskie, które udzieliło dopuszczenia, dostarcza wnioskodawcy na jego wniosek oświadczenie dotyczące przepisów technicznych, na podstawie których pojazd dopuszczono.

3. Państwo członkowskie zezwala na udostępnienie na rynku, rejestrację lub dopuszczenie pojazdu, któremu inne państwo członkowskie udzieliło krajowego dopuszczenia indywidualnego zgodnie z art. 43, chyba że to państwo członkowskie ma uzasadnione powody, aby sądzić, że stosowne wymogi alternatywne, na podstawie których pojazd uzyskał dopuszczenie, nie są równoważne jego własnym wymaganiom **lub że pojazd nie spełnia tych wymagań**.
4. Przepisy niniejszego artykułu mogą być stosowane do pojazdów, którym udzielono homologacji typu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i które zostały zmodyfikowane przed ich pierwszą rejestracją lub dopuszczeniem.

Artykuł 45
Przepisy szczegółowe

1. Procedury przewidziane w art. **42 i 43** [...] mogą mieć zastosowanie do określonego pojazdu **budowanego wieloetapowo**. [...]
2. Procedury określone w art. **42 i 43** nie [...] **moga** zastąpić etapu pośredniego w zwykłej kolejności stosowanej w ramach wielostopniowej homologacji typu i nie [...] **moga** mieć zastosowania w celu otrzymania homologacji pojazdu w pierwszym etapie.

ROZDZIAŁ X

UDOSTĘPNIENIE NA RYNKU, REJESTRACJA LUB DOPUSZCZENIE

Artykuł 46

Udostępnienie na rynku, rejestracja lub dopuszczenie pojazdów innych niż pojazdy z końcowej partii produkcji

1. Bez uszczerbku dla art. 49–51 pojazdy, dla których obowiązkowa jest homologacja typu całego pojazdu, lub pojazdy, dla których producent uzyskał taką homologację typu, są udostępniane na rynku, rejestrowane lub dopuszczane, jeżeli towarzyszy im ważne świadectwo zgodności wydane zgodnie z art. 34 i 35.

[...]

Rejestracji i dopuszczenia niekompletnych pojazdów można odmówić, dopóki pojazdy pozostają niekompletne. Rejestracji i dopuszczenia niekompletnych pojazdów nie dokonuje się w celu obejścia przepisów art. 47.

2. [...]
3. Liczba pojazdów produkowanych w małych seriach udostępnionych na rynku, zarejestrowanych lub dopuszczonych w ciągu jednego roku nie może przekroczyć rocznych limitów ilościowych określonych w załączniku XII.

1. W granicach określonych w załączniku XII sekcja B i w ograniczonym okresie państwa członkowskie mogą dokonywać rejestracji i zezwalać na sprzedaż lub dopuszczenie pojazdów zgodnych z typem pojazdu, którego homologacja typu UE utraciła ważność.

Akapit pierwszy ma zastosowanie wyłącznie do pojazdów znajdujących się na terytorium Wspólnoty, które zostały objęte ważną homologacją typu UE w chwili produkcji, ale które nie zostały zarejestrowane lub dopuszczone, zanim ta homologacja typu UE utraciła ważność.

2. Z możliwości zawartej w ust. 1 można korzystać w przypadku pojazdów kompletnych w okresie dwunastu miesięcy od dnia wygaśnięcia homologacji typu UE oraz, w przypadku pojazdów skompletowanych, w okresie osiemnastu miesięcy od tego dnia.

3. Producent, który pragnie skorzystać z przepisów ust. 1, przed dopuszczeniem odnośnych pojazdów przedkłada wniosek właściwemu organowi każdego zainteresowanego państwa członkowskiego. Wniosek musi zawierać wszelkie powody natury technicznej lub ekonomicznej, które stoją na przeszkodzie, by pojazdy te spełniały nowe wymagania techniczne.

W terminie trzech miesięcy od otrzymania takiego wniosku zainteresowane państwa członkowskie podejmują decyzję, czy udzielić zezwolenia na rejestrację takich pojazdów na ich terytorium, i jakiej liczby pojazdów ma to zezwolenie dotyczyć.

4. Państwa członkowskie stosują odpowiednie środki, aby zapewnić, że liczba pojazdów, które można zarejestrować lub dopuścić w ramach procedury określonej w niniejszym artykule, jest skutecznie monitorowana.

1. [...]

2. [...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]

Artykuł 48
Udostępnianie na rynku lub dopuszczenie
komponentów i oddzielnych zespołów technicznych

1. Komponenty lub oddzielne zespoły techniczne, łącznie z przeznaczonymi na rynek wtórny, mogą być udostępniane na rynku lub dopuszczane jedynie wtedy, gdy spełniają wymogi odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku IV i są oznakowane zgodnie z art. 36.
2. Ust. 1 nie ma zastosowania do komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które zostały skonstruowane lub zaprojektowane specjalnie dla nowych pojazdów nieobjętych zakresem niniejszego rozporządzenia.
3. Państwa członkowskie mogą zezwolić na udostępnianie na rynku lub dopuszczanie komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które są wyłączone na mocy art. 37 lub które mają być stosowane w pojazdach objętych zakresem homologacji udzielonych na mocy art. 39, 40, 42 i 43 odnośnie do komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego.
4. Państwa członkowskie mogą również zezwolić na udostępnianie na rynku lub dopuszczanie komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do stosowania w pojazdach, które nie musiały mieć homologacji typu na podstawie niniejszego rozporządzenia ani dyrektywy 2007/46/WE, gdy zostały udostępnione na rynku, zarejestrowane lub dopuszczone.
5. **Państwa członkowskie mogą także zezwolić na udostępnianie na rynku lub dopuszczanie zamiennych komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych do stosowania w pojazdach, które uzyskały homologację typu przez wejściem w życie wymagań odpowiednich aktów prawnych wymienionych w załączniku IV, zgodnie z wymaganiami odpowiedniego aktu mającego zastosowanie w momencie pierwotnego udzielenia homologacji.**

ROZDZIAŁ XI

KLAUZULE OCHRONNE

Artykuł 49

[...] **Krajowa ocena dotycząca** pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, **w odniesieniu do których istnieje podejrzenie, że** stanowią poważne zagrożenie **lub wykazują brak zgodności** [...]

1. **W przypadku gdy, na podstawie działań w zakresie nadzoru rynku lub informacji przekazanych przez organ udzielający homologacji, producentów bądź w ramach złożonych skarg,** organy nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego mają wystarczające [...] powody, aby sądzić, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny objęty zakresem niniejszego rozporządzenia **może** stwarzać [...] poważne zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub dla innych aspektów ochrony interesów publicznych objętych zakresem niniejszego rozporządzenia **lub nie spełnia wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu i w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV,** [...]

2. [...] **dokonują** oceny w odniesieniu do danego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego pod kątem spełnienia [...] **odpowiednich** wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu. Odpowiednie podmioty gospodarcze i **odpowiednie organy udzielające homologacji typu** w pełni współpracują z [...] organami nadzoru rynku, **przy czym współpraca ta obejmuje przekazywanie wyników wszystkich odpowiednich badań zgodnie z art. 29.**

W odniesieniu do oceny ryzyka [...] zastosowanie ma [...] art. 20 rozporządzenia 765/2008.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

Artykuł 49a

Krajowa procedura postępowania z pojazdami, układami, komponentami lub oddzielnymi zespołami technicznymi stwarzającymi poważne zagrożenie lub wykazującymi brak zgodności

1. W przypadku gdy po przeprowadzeniu oceny, o której mowa w art. 49, organ nadzoru rynku jednego państwa członkowskiego uznaje, że dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny stwarza poważne zagrożenie dla zdrowia lub bezpieczeństwa osób lub dla innych aspektów ochrony interesów publicznych objętych niniejszym rozporządzeniem lub nie jest z nim zgodny, niezwłocznie żąda od odnośnego podmiotu gospodarczego wprowadzenia – w rozsądnym terminie uzależnionym od wagi zagrożenia lub braku zgodności – wszelkich odpowiednich środków naprawczych w celu zapewnienia, aby dany pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny, w momencie wprowadzenia go do obrotu, zarejestrowania lub dopuszczenia, nie stwarzał już takiego zagrożenia ani nie wykazywał braku zgodności.
2. Podmiot gospodarczy, zgodnie z obowiązkami, o których mowa w art. 11–19, zapewnia podjęcie wszystkich odpowiednich środków naprawczych w odniesieniu do wszystkich odnośnych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które wprowadził do obrotu, zarejestrował lub dopuścił w Unii.

3. W przypadku gdy podmiot gospodarczy nie przyjmie odpowiednich środków naprawczych w rozsądnym terminie, o którym mowa w ust. 1, bądź w przypadku gdy zagrożenie wymaga pilnego podjęcia działań, organy krajowe przyjmują wszystkie odpowiednie tymczasowe środki ograniczające w celu zakazania lub ograniczenia udostępnienia na rynku, rejestracji lub dopuszczania odnośnych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych na swoim rynku krajowym lub ich wycofania z obrotu lub od użytkowników.

Do środków ograniczających, o których mowa w niniejszym ustępie, stosuje się art. 21 rozporządzenia (WE) nr 765/2008.

4. Komisja w drodze aktów wykonawczych może opracować szczegóły dotyczące charakteru braku zgodności z odpowiednimi wymogami i odpowiednie środki, które właściwe organy krajowe muszą podjąć, aby zapewnić jednolite stosowanie niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Artykuł 50

*[...]Środki **naprawcze i** ograniczające **na szczeblu UE** [...]*

1. Państwo członkowskie, które podejmuje środki naprawcze i ograniczające zgodnie z art. 49a ust. 1 i 3, niezwłocznie powiadamia o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie za pośrednictwem systemu elektronicznego, o którym mowa w art. 22 rozporządzenia 765/2008 [...]. O swoich ustaleniach niezwłocznie informuje także organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji.

Przekazane informacje obejmują wszystkie dostępne szczegóły, w szczególności dane niezbędne do identyfikacji [...] **odnośnych** pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, informacje na temat ich pochodzenia, charakteru **braku zgodności** [...] i zagrożenia, rodzaju i okresu obowiązywania podjętych krajowych środków **naprawczych i** ograniczających, a także argumentów przedstawionych przez odpowiedni podmiot gospodarczy.

2. **Państwa członkowskie** [...] wskazują **także**, czy **zagrożenie lub** [...] **brak zgodności** wynikają z:
 - a) niespełniania przez pojazdy, układy, komponenty lub oddzielne zespoły techniczne wymogów związanych ze zdrowiem lub bezpieczeństwem osób, ochroną środowiska lub innymi aspektami ochrony interesów publicznych objętymi zakresem niniejszego rozporządzenia;
 - b) niedociągnięć w odpowiednich aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.
3. Państwa członkowskie, inne niż państwo członkowskie wszczynające procedurę, w terminie jednego miesiąca **od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1** [...], informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszystkich przyjętych środkach **naprawczych lub** ograniczających i przekazują wszelkie dodatkowe informacje, którymi dysponują, dotyczące [...] **braku zgodności** danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych i **zagrożenia przez nie stwarzanego**, a w przypadku sprzeciwu wobec zgłoszonego środka krajowego przedstawiają swoje zastrzeżenia.
- 3a. **W przypadku gdy w terminie jednego miesiąca od powiadomienia, o którym mowa w ust. 1, inne państwo członkowskie ani Komisja nie zgłoszą sprzeciwu wobec środka naprawczego lub ograniczającego przyjętego przez dane państwo członkowskie, środek ten uznaje się za uzasadniony. Pozostałe państwa członkowskie zapewniają bezzwłoczne przyjęcie podobnych środków naprawczych lub ograniczających w odniesieniu do danych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.**

4. W przypadku gdy w terminie jednego miesiąca [...] **od powiadomienia**, o którym mowa w ust. 1, inne państwo członkowskie lub Komisja zgłoszą sprzeciw wobec środka **naprawczego lub** ograniczającego przyjętego przez dane państwo członkowskie, [...]
5. [...]

[...]

(kontynuacja art. 50 ust. 4 poniżej):

1. lub w przypadku gdy Komisja uzna krajowy środek za sprzeczny z przepisami Unii, Komisja [...] bezzwłocznie [...] konsultuje się z **odnośnymi** [...] państwami członkowskimi oraz odpowiednim podmiotem gospodarczym lub odpowiednimi podmiotami gospodarczymi.

- 4a. Na podstawie wyników tych **konsultacji** [...] Komisja podejmuje decyzję w sprawie **zharmonizowanych środków naprawczych lub ograniczających na szczeblu Unii** w drodze aktów wykonawczych [...]. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich i niezwłocznie powiadamia o niej odpowiednie podmioty gospodarcze. Państwa członkowskie niezwłocznie wykonują decyzję Komisji [...]. **Odpowiednio informują o tym Komisję.**

2. Jeżeli Komisja uzna krajowy środek za nieuzasadniony, zainteresowane państwo członkowskie wycofuje lub dostosowuje środek zgodnie z decyzją Komisji, o której mowa w ust. [...] **4a.**

- 4b. W przypadku gdy Komisja po przeprowadzeniu kontroli zgodnie z art. 9 niniejszego rozporządzenia stwierdza [...], że na szczeblu UE niezbędny jest środek naprawczy lub ograniczający, niezwłocznie konsultuje się z odnośnymi państwami członkowskimi i odnośnymi podmiotami gospodarczymi. Komisja przyjmuje decyzję zgodnie z ust. 4a.**

4c[...]W przypadku gdy **zagrożenie lub brak zgodności** [...] wynikają z niedostatków w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV, Komisja proponuje następujące odpowiednie środki:

- a) w przypadku gdy dotyczy to aktów prawnych **UE**, Komisja proponuje niezbędne zmiany danego aktu;
- b) w przypadku gdy dotyczy to regulaminów EKG ONZ, Komisja przygotowuje projekt niezbędnych zmian do odpowiednich regulaminów EKG ONZ zgodnie z [...] **procedura mająca zastosowanie na mocy zrewidowanego porozumienia z 1958 r.**

[...]

[...]

[...]

Artykuł 54

[...]

Homologacja typu UE niespełniająca wymogów

1. Jeżeli organ udzielający homologacji [...] stwierdzi, że homologacja typu, której udzielono, **jest niezgodna z przepisami niniejszego rozporządzenia [...], odmawia uznania takiej homologacji [...]**.
2. [...] **Powiadamia** organ [...] udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, **pozostałe państwa członkowskie oraz Komisję. [...]** **Jeżeli w terminie jednego miesiąca od powiadomienia organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE, potwierdzi brak zgodności homologacji typu, ten organ udzielający homologacji cofa homologację typu.**

3. [...]

4. [...]

5. [...]

6. [...]
7. [...]
8. Jeżeli w ciągu jednego miesiąca od powiadomienia przez organ udzielający homologacji o **odmowie udzielenia homologacji typu [...] organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu UE**, wniesie sprzeciw [...], Komisja niezwłocznie przeprowadza konsultacje z państwami członkowskimi, **a zwłaszcza z organem udzielającym homologacji, który udzielił homologacji typu**, oraz odnośnym podmiotem gospodarczym [...].

[...]

- 8a.** Na podstawie tych **konsultacji** [...] w drodze aktów wykonawczych Komisja **podejmuje decyzję co do tego, czy odmowę uznania homologacji typu UE dokonana na podstawie ust. 1 należy uznać za uzasadnioną** [...]. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Komisja kieruje swoją decyzję do wszystkich państw członkowskich i niezwłocznie powiadamia o niej odpowiednie podmioty gospodarcze. Państwa członkowskie niezwłocznie wykonują decyzję Komisji i informują o tym Komisję.

- 8b. W przypadku gdy w następstwie przeprowadzenia przez Komisję kontroli zgodnie z art. 9 niniejszego rozporządzenia Komisja stwierdza [...], że homologacja typu, której udzielono, jest niezgodna z niniejszym rozporządzeniem, Komisja niezwłocznie konsultuje się z państwami członkowskimi, a zwłaszcza z organem udzielającym homologacji, który udzielił danej homologacji typu, oraz z odnośnym podmiotem gospodarczym. Komisja przyjmuje decyzję zgodnie z ust. 8a.**
- 9. W przypadku dostępnych już w obrocie produktów objętych homologacją typu, która nie spełnia wymogów, zastosowanie mają przepisy art. 49–50 [...]. [...]**

Artykuł 55

Wprowadzanie do obrotu i dopuszczanie części lub wyposażenia, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów

1. Części lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej, nie mogą być wprowadzane do obrotu ani dopuszczane i są zakazane, chyba że organ udzielający homologacji zezwolił na nie zgodnie z art. 56 ust. 1 i 4.
- 1a. Środki te powinny mieć zastosowanie do ograniczonej liczby części lub sztuk wyposażenia, określonej zgodnie z ust. 3.**

2. Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu określenia wymogów, które muszą spełniać części i wyposażenie, o których mowa w ust. 1.

Wymogi te mogą opierać się stosownie do okoliczności na aktach prawnych wymienionych w załączniku IV lub obejmować porównanie części lub wyposażenia z efektywnością środowiskową lub poziomem bezpieczeństwa oryginalnych części lub wyposażenia.

W każdym z tych przypadków wymogi muszą zapewniać, aby części lub wyposażenie nie zakłócały funkcjonowania układów, które są istotne dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego efektywności środowiskowej.

3. Komisja przyjmuje [...] akty **wykonawcze** [...], aby **określić** wykaz części lub wyposażenia, na podstawie [...] **oceny następujących elementów** [...]:

- a) **istnienia** poważnego [...] zagrożenia dla bezpieczeństwa lub efektywności środowiskowej pojazdów, w których zamontowano dane części lub wyposażenie;
- b) potencjalnego wpływu na konsumentów i producentów na rynku wtórnym w razie wprowadzenia wymogu wydania zezwolenia na części lub wyposażenie na mocy art. 56 ust. 1.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

4. Ust. 1 nie ma zastosowania do oryginalnych części lub wyposażenia ani do części lub wyposażenia należących do układu homologowanego zgodnie z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku IV, z wyjątkiem sytuacji, gdy homologacja typu odnosi się do aspektów innych niż poważne zagrożenie, o którym mowa w ust. 1.

Do celów niniejszego ustępu „oryginalne części lub wyposażenie” oznaczają części lub wyposażenie, które wyprodukowano zgodnie ze specyfikacjami i normami produkcyjnymi przewidzianymi przez producenta pojazdów do montażu danego pojazdu.

5. Ust. 1 nie ma zastosowania do części lub wyposażenia produkowanych wyłącznie do pojazdów wyścigowych. Części lub wyposażenie [...] używane zarówno do wyścigów, jak i na drogach i **objęte aktami wykonawczymi, o których mowa w ust. 3**, nie są udostępniane w odniesieniu do pojazdów przeznaczonych do użytku na drogach publicznych, chyba że są one zgodne z wymogami określonymi w aktach delegowanych, o których mowa w ust. 2, i zostały zatwierdzone przez Komisję w drodze aktów wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Artykuł 56

Powiązane wymagania dla części lub wyposażenie, które mogą stwarzać poważne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania istotnych układów

1. Producent części lub wyposażenia może wystąpić o zezwolenie, o którym mowa w art. 55 ust. 1, przedkładając organowi udzielającemu homologacji wniosek wraz ze sprawozdaniem z badań sporządzonym przez wyznaczoną służbę techniczną, która zaświadcza, że części lub wyposażenie, których ma dotyczyć zezwolenie, spełniają wymogi, o których mowa w art. 55 ust. 2. Producent może złożyć tylko jeden wniosek w odniesieniu do każdego typu części lub wyposażenia tylko jednemu organowi udzielającemu homologacji.

2. Wniosek o zezwolenie zawiera szczegółowe dane dotyczące producenta części lub wyposażenia, typ, numery identyfikacyjne i numery części lub wyposażenia, nazwę producenta pojazdu, typ pojazdu, a w stosownych przypadkach rok produkcji lub wszelkie inne informacje pozwalające na identyfikację pojazdu, w którym mają być zamontowane te części lub wyposażenie.

Organ udzielający homologacji zezwala na wprowadzenie do obrotu i udostępnienie części lub wyposażenia, jeżeli stwierdzi, uwzględniając sprawozdanie z badań, o którym mowa w ust. 1, oraz inne dowody, że dane części lub wyposażenie spełniają wymagania, o których mowa w art. 55 ust. 2.

Organ udzielający homologacji niezwłocznie wydaje producentowi świadectwo zezwolenia zgodnie z wzorem [...] i **systemem numeracji świadectw zezwolenia określonym przez Komisję w aktach wykonawczych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.**

[...]

3. Producent niezwłocznie informuje organ udzielający homologacji, który wydał zezwolenie, o wszelkich zmianach mających wpływ na warunki, na jakich je wydano. Organ udzielający homologacji decyduje, czy należy dokonać przeglądu zezwolenia, czy ponownie je wydać oraz czy niezbędne są dalsze badania.

Producent gwarantuje, że części lub wyposażenie są i będą produkowane zgodnie z warunkami, na jakich wydano zezwolenie.

4. Przed wydaniem jakiegokolwiek zezwolenia organ udzielający homologacji sprawdza, czy istnieją ustalenia i procedury mające na celu skuteczną kontrolę zgodności produkcji.

W przypadku gdy organ udzielający homologacji stwierdzi, że warunki wydania zezwolenia nie są już spełniane, zwraca się do producenta o podjęcie środków niezbędnych do zapewnienia przywrócenia zgodności części lub wyposażenia. W razie konieczności cofa zezwolenie.

5. Na wniosek organu krajowego innego państwa członkowskiego organ udzielający homologacji, który wydał zezwolenie, wysyła temu organowi w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku kopię świadectwa zezwolenia wraz z załącznikami, za pośrednictwem wspólnego bezpiecznego elektronicznego systemu wymiany danych. Kopia może również mieć formę bezpiecznego pliku elektronicznego.
6. Organ udzielający homologacji, który nie zgadza się z zezwoleniem wydanym przez inne państwo członkowskie, podaje powody swojego sprzeciwu Komisji. Po konsultacji z odpowiednimi organami udzielającymi homologacji Komisja podejmuje odpowiednie środki w celu rozstrzygnięcia sporu, w tym, w razie konieczności, wymaga cofnięcia zezwolenia. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.
7. Państwa członkowskie mogą utrzymać przepisy krajowe dotyczące części lub wyposażenia, które mogą wpływać na prawidłowe funkcjonowanie układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub na jego efektywność środowiskową, dopóki nie zostanie ustanowiony wykaz, o którym mowa w art. 55 ust. 3.

[...]

1. [...]

2. [...]

3. [...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Artykuł 60
Regulaminy EKG ONZ wymagane w odniesieniu do homologacji typu UE

1. Regulaminy EKG ONZ lub zmiany do nich, za przyjęciem których Unia głosowała lub które Unia stosuje i które są wymienione w załączniku IV, stanowią część wymagań w odniesieniu do homologacji typu UE pojazdów, **układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych**.
2. [...]
3. W przypadku gdy Unia głosuje za przyjęciem regulaminu EKG ONZ lub zmian do niego do celów homologacji typu całego pojazdu, Komisja przyjmuje akt delegowany zgodnie z art. 88 w celu nadania regulaminowi EKG ONZ charakteru obowiązkowego lub, stosownie do przypadku, w celu zmiany niniejszego rozporządzenia.

Ten akt delegowany określa daty rozpoczęcia obowiązkowego stosowania regulaminu EKG ONZ lub zmian do niego i w stosownych przypadkach zawiera przepisy przejściowe **oraz – w przypadkach, gdzie ma to zastosowanie – do celów homologacji typu, datę pierwszej rejestracji i dopuszczenia pojazdów oraz udostępnienia na rynku układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych**.

Artykuł 61
Równoważność regulaminów EKG ONZ do celów homologacji typu UE

1. Regulaminy EKG ONZ wymienione w załączniku IV część II są uznawane za równoważne odpowiadającym im aktom prawnym na tyle, na ile pokrywa się ich zakres i przedmiot.
2. Organy państw członkowskich udzielające homologacji uznają homologacje typu udzielone zgodnie z regulaminami EKG ONZ, o których mowa w ust. 1, oraz, w stosownym przypadku, odpowiednie znaki homologacji, w miejsce odpowiadających im homologacji typu i znaków homologacji udzielonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aktami prawnymi przyjętymi na mocy niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 62
Równoważność w stosunku do innych przepisów

Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może, na wniosek Komisji, potwierdzić równoważność warunków lub przepisów dotyczących homologacji typu UE układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych ustanowionych niniejszym rozporządzeniem w stosunku do warunków lub przepisów ustanowionych na mocy przepisów międzynarodowych lub przepisów państw trzecich, w ramach umów wielostronnych lub dwustronnych zawartych przez Unię z państwami trzecimi.

ROZDZIAŁ XIII

DOSTARCZANIE INFORMACJI TECHNICZNYCH

Artykuł 63

Informacje przeznaczone dla użytkowników

1. Producent nie może dostarczyć żadnych informacji technicznych dotyczących szczegółowych danych na temat typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego **lub części lub wyposażenia** przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, w aktach delegowanych lub wykonawczych przyjętych na mocy niniejszego rozporządzenia **lub w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV**, które to informacje są niezgodne ze szczegółowymi danymi dotyczącymi typu homologowanego przez organ udzielający homologacji.
2. Producent udostępnia użytkownikom wszystkie istotne informacje oraz niezbędne instrukcje opisujące wszelkie szczególne warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego **lub części lub wyposażenia**.
3. Informacje, o których mowa w ust. 2, dostarczane są w języku urzędowym lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny **lub część lub wyposażenie** mają być wprowadzone do obrotu, zarejestrowane lub dopuszczone. Informacje te podaje się w instrukcji obsługi [...].

Artykuł 64
Informacje przeznaczone dla producentów

1. Producent pojazdu udostępnia producentom układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych **lub części i wyposażenia** wszystkie szczegółowe dane niezbędne do udzielenia homologacji typu UE układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych lub do uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 55 ust. 1.

Producent pojazdu może nałożyć na producentów układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych **lub części i wyposażenia** wiążące zobowiązanie do ochrony poufności wszelkich informacji, które nie są dostępne publicznie, w tym informacji dotyczących praw własności intelektualnej.

2. Producent układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych **lub części i wyposażenia** dostarcza producentowi pojazdu wszystkie szczegółowe informacje na temat ograniczeń mających zastosowanie do jego homologacji typu, które są określone w art. 27 ust. 3 lub nałożone w aktach prawnych wymienionych w załączniku IV.

ROZDZIAŁ XIV

DOSTĘP DO INFORMACJI DOTYCZĄCYCH NAPRAWY I KONSERWACJI

Artykuł 65

Obowiązki producentów w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów

1. Producenci zapewniają niezależnym podmiotom nieograniczony i znormalizowany dostęp do informacji z OBD pojazdu, urządzeń diagnostycznych i innych oraz narzędzi – w tym wszelkiego stosownego oprogramowania – a także do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów.

Producenci zapewniają niezależnym stacjom obsługi znormalizowany, bezpieczny oraz zdalny system umożliwiający wykonanie czynności wymagających dostępu do systemu zabezpieczenia pojazdu.

2. Do czasu przyjęcia przez Komisję odpowiedniej normy opracowanej przez Europejski Komitet Normalizacyjny (CEN) lub podobne organy normalizacyjne, informacje z OBD oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów podaje się w przystępny sposób, umożliwiając ich przetworzenie przez niezależne podmioty bez nadmiernych nakładów.

Informacje z OBD oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów są udostępniane na stronach internetowych producentów w znormalizowanym formacie lub, jeżeli nie jest to wykonalne ze względu na charakter informacji, w innej odpowiedniej formie. W szczególności dostęp ten udzielany jest w sposób niedyskryminacyjny w porównaniu z podawaniem informacji lub udzielaniem dostępu autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi.

2a. W następujących przypadkach wystarczy, że na żądanie niezależnego podmiotu producent zapewni szybki i łatwy dostęp do wymaganych informacji:

a) w przypadku pojazdów objętych krajową homologacją pojazdów produkowanych w małych seriach zgodnie z art. 40;

aa) w przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia;

b) w przypadku pojazdów kategorii O1 i O2, w których nie stosuje się narzędzi diagnostycznych ani fizycznej lub bezprzewodowej łączności z pokładowymi sterownikami elektronicznymi do celów diagnozowania lub przeprogramowania tych pojazdów;

c) w przypadku ostatniego etapu homologacji typu w procedurze wielostopniowej homologacji typu, jeżeli ostatni etap dotyczy wyłącznie nadwozia, które nie zawiera [...] układów elektronicznego sterowania pojazdu, a wszystkie układy elektronicznego sterowania pojazdu podstawowego pozostają bez zmian.

3. Komisja ustanawia i aktualizuje stosowne specyfikacje techniczne dotyczące sposobu przekazywania informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów. Komisja uwzględnia obecne technologie informatyczne, przewidywalne zmiany w technologii pojazdów, obowiązujące normy ISO oraz możliwość wprowadzenia normy ISO obowiązującej na całym świecie.
4. Szczegółowe wymagania w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, w szczególności specyfikacje techniczne sposobu dostarczania informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, określono w załączniku XVIII.

5. Producent zapewnia niezależnym podmiotom oraz autoryzowanym punktom sprzedaży i stacjom obsługi również dostęp do materiałów szkoleniowych.
6. Producent zapewnia, aby informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów były zawsze dostępne, z wyjątkiem przypadków uzasadnionych koniecznością konserwacji systemu informatycznego.

Producent wprowadza późniejsze zmiany i uzupełnienia informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów dostępnych na jego stronach internetowych jednocześnie z udostępnianiem ich autoryzowanym stacjom obsługi.

7. Do celów produkcji i serwisu części zamiennych lub serwisowych oraz narzędzi diagnostycznych i wyposażenia badawczego kompatybilnych z OBD producenci w sposób niedyskryminacyjny dostarczają odpowiednie informacje z OBD oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów wszystkim zainteresowanym producentom lub stacjom obsługi dokonującym napraw komponentów, narzędzi diagnostycznych lub wyposażenia badawczego.
8. Do celów projektowania, produkcji i naprawy wyposażenia do pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi producenci dostarczają w sposób niedyskryminujący informacje z OBD oraz informacje dotyczące naprawy i konserwacji odpowiednich pojazdów wszystkim zainteresowanym podmiotom zajmującym się produkcją, instalowaniem lub naprawą wyposażenia dla pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi.
9. [...]

W przypadku gdy dokumentacja napraw i konserwacji pojazdu przechowywana jest w centralnej bazie danych producenta pojazdu lub w jego imieniu, niezależne stacje obsługi mają bezpłatny dostęp do takiej dokumentacji i możliwość wprowadzania informacji dotyczących wykonanych przez nie napraw i czynności związanych z konserwacją. (za rozp. 168/2013)

(9a) Niniejszy rozdział nie ma zastosowania do [...] pojazdów w zakresie, w jakim są one objęte dopuszczeniem indywidualnym.

[...]

10. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu zmiany i uzupełnienia załącznika XVIII na potrzeby [...] uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych lub zapobiec nieprawidłowościom poprzez aktualizację wymagań co do dostępu do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów oraz poprzez przyjęcie i włączenie norm, o których mowa w ust. 2 i 3.

Artykuł 66
Obowiązki posiadaczy wielu homologacji typu

1. W przypadku mieszanej homologacji typu, homologacji typu krok po kroku lub wielostopniowej homologacji typu producent odpowiedzialny za daną homologację typu układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego lub za określony etap pojazdu jest odpowiedzialny za dostarczenie zarówno ostatecznemu producentowi, jak i niezależnym podmiotom informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów w odniesieniu do określonego układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego lub określonego etapu.
2. [...]

W przypadku wielostopniowej homologacji typu producent ostateczny jest odpowiedzialny za udostępnienie informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów w odniesieniu do własnego(-ych) etapu(-ów) produkcji oraz odesłania do wcześniejszego etapu lub etapów.

Artykuł 67
Oplaty za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów

1. Producent może pobierać opłaty w uzasadnionej i proporcjonalnej wysokości za dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów innych niż informacje, o których mowa w art. 65 ust. [...]2. Opłaty te nie mogą zniechęcać do korzystania z dostępu do informacji poprzez nieuwzględnienie zakresu, w jakim niezależny podmiot z nich korzysta.
Dostęp do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów zapewniany jest organom krajowym, Komisji oraz wyznaczonym służbom technicznym nieodpłatnie.
2. Producent udostępnia informacje dotyczące naprawy i konserwacji pojazdów, w tym usług transakcyjnych, takich jak przeprogramowanie i pomoc techniczna, na określoną liczbę godzin, dni, miesięcy lub lat, za opłatą uzależnioną od okresu, na jaki udostępnione zostały informacje.

Oprócz dostępu czasowego producenci mogą oferować dostęp w odniesieniu do konkretnych transakcji, za który opłaty pobiera się od transakcji i nie są one uzależnione od czasu, na jaki udzielono dostępu.

Jeśli producent oferuje oba systemy dostępu, niezależne stacje obsługi wybierają system dostępu: albo oparty na czasie dostępu albo oparty na transakcjach.

Artykuł 68
Dowód zgodności z obowiązkami w zakresie dostępu do informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów

1. Producent, który wystąpił o homologację typu UE lub krajową homologację typu, w terminie sześciu miesięcy od daty homologacji typu dostarcza organowi udzielającemu homologacji dowód zgodności z art. 65–70.
2. W razie niedostarczenia dowodu zgodności w terminie, o którym mowa w ust. 1, organ udzielający homologacji podejmuje odpowiednie środki zgodnie z art. 69.

1. Organ udzielający homologacji może w dowolnym momencie, z własnej inicjatywy, na podstawie otrzymanej skargi lub na podstawie oceny dokonanej przez służbę techniczną, sprawdzić przestrzeganie przez producenta przepisów art. 65–70 i zasad określonych w świadectwie w sprawie dostępu do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów zamieszczonych w dodatku 1 do załącznika XVIII.
2. Jeżeli organ udzielający homologacji uznaje, że producent nie spełnił obowiązków w zakresie dostępu do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów, organ udzielający homologacji, który udzielił danej homologacji typu, podejmuje stosowne środki w celu zaradzenia tej sytuacji.

Środki te mogą obejmować cofnięcie lub zawieszenie homologacji typu, grzywny lub inne środki przyjęte zgodnie z art. 89.
3. Jeżeli niezależny podmiot lub stowarzyszenie handlowe reprezentujące niezależne podmioty złoży skargę do organu udzielającego homologacji dotyczącą nieprzestrzegania przez producenta przepisów art. 65–70, organ udzielający homologacji **bezzwłocznie rozpatruje skargę oraz, w stosownych przypadkach,** przeprowadza kontrolę w celu sprawdzenia przestrzegania przepisów przez producenta.
4. Podczas kontroli organ udzielający homologacji może zwrócić się do służby technicznej lub innego niezależnego eksperta o przeprowadzenie oceny sprawdzającej, czy przedmiotowe obowiązki dotyczące dostępu do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów zostały spełnione.

Artykuł 70
Forum ds. dostępu do informacji o pojazdach

1. Forum ds. dostępu do informacji o pojazdach, **zajmujące się dostępem do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów** i ustanowione zgodnie z art. 13 ust. 9 rozporządzenia (WE) nr 692/2008, **zajmuje się także wszystkimi pojazdami objętymi zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia.**

Forum realizuje swoje zadania zgodnie z przepisami określonymi w załączniku XVIII.

2. Forum [...] **analizuje, czy dostęp do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów ma wpływ na postępy w ograniczaniu kradzieży pojazdów, oraz formułuje zalecenia co do sposobów na udoskonalenie wymogów dotyczących dostępu do tych informacji. Forum w szczególności doradza Komisji w kwestii wprowadzenia procedury zatwierdzania i autoryzowania niezależnych podmiotów przez akredytowane organizacje, tak by podmioty te mogły uzyskać dostęp do informacji dotyczących zabezpieczenia pojazdu.**

Komisja może podjąć decyzję o utajnieniu dyskusji i wniosków forum.

ROZDZIAŁ XV

OCENA, WYZNACZANIE, ZGŁASZANIE I MONITOROWANIE SŁUŻB TECHNICZNYCH

Artykuł 71

Organ udzielający homologacji typu odpowiedzialny za służby techniczne

1. Organ udzielający homologacji typu wyznaczony przez państwo członkowskie zgodnie z art. [...] **6 ust. 1a** [...] odpowiada za ocenę, wyznaczanie, zgłaszanie i monitorowanie służb technicznych, w tym, w stosownych przypadkach, podwykonawców lub podmiotów zależnych tych służb technicznych [...]. **Organ udzielający homologacji może [...] zdecydować, że ocenę i monitorowanie służb technicznych, oraz, w stosownych przypadkach, podwykonawców lub podmiotów zależnych tych służb technicznych przeprowadza krajowa jednostka akredytująca w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008 i w zgodności z jego przepisami.**

- 1a. **Organy udzielające homologacji nie podlegają ocenie wzajemnej, jeżeli wyznaczają wszystkie swoje służby techniczne wyłącznie na podstawie akredytacji służb technicznych [...] zgodnie z art. 77 ust. 1a.**

- 1b. Organy udzielające homologacji typu podlegają ocenie wzajemnej w odniesieniu do wszelkich działań, które podejmują w związku z oceną i monitorowaniem służb technicznych, które zostały wyznaczone.

Oceny wzajemne obejmują oceny przeprowadzone przez organy udzielające homologacji typu a dotyczące wszystkich lub niektórych działań służb technicznych. Takie oceny dotyczą kompetencji personelu, poprawności metodyki badań i inspekcji oraz poprawności wyników badań w oparciu o określony zakres aktów prawnych wymienionych w części I załącznika IV, zgodnie z art. 77 ust. 1b.

Działania związane z oceną i monitorowaniem służb technicznych zajmujących się wyłącznie krajowymi dopuszczeniami indywidualnymi zgodnie z art. 43 oraz krajowymi małymi seriami zgodnie z art. 40 są wyłączone z oceny wzajemnej.

Wszelkie oceny akredytowanych służb technicznych dokonywane przez organy udzielające homologacji typu są wyłączone z oceny wzajemnej.

2. [...]

3. [...]
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. Państwa członkowskie informują Komisję, **forum ustanowione na podstawie art. 10** oraz, **na żądanie**, pozostałe państwa członkowskie o swych procedurach oceny, wyznaczania i zgłaszania służb technicznych oraz o procedurach monitorowania służb technicznych, a także o wszelkich zmianach w tym zakresie.

- 7a. Organy udzielające homologacji typu podlegające ocenie wzajemnej ustanawiają procedury audytów wewnętrznych[...], jak określono w dodatku 2 do załącznika V [...]. Audyty wewnętrzne przeprowadzane są co najmniej raz w roku. Niemniej jednak częstotliwość audytów wewnętrznych może zostać zmniejszona, jeżeli organ udzielający homologacji typu może wykazać, że jego system zarządzania został skutecznie wdrożony i potwierdzono jego stabilność.
- 7b. Ocena wzajemna [...] organu udzielającego homologacji typu przeprowadzana jest przez dwa organy udzielające homologacji typu z innych państw członkowskich co najmniej co pięć lat [...]. Komisja może uczestniczyć w zespole ds. oceny wzajemnej i decydować o swoim udziale na podstawie analizy oceny ryzyka.
Ocena przeprowadzana jest na odpowiedzialność ocenianego organu i obejmuje wizytę na miejscu w wybranej przez zespół ds. oceny wzajemnej służbie technicznej.
- 7c. [...] *(tekst przeniesiony do ust. 7d)*
[...]
Odpowiednio uwzględniając ustalenia forum zgodnie z art. 10, Komisja może przyjmować akty wykonawcze zawierające plan ocen wzajemnych na okres 5 lat i określać w nim kryteria dotyczące składu zespołu ds. oceny wzajemnej, metody stosowanej w ocenie, [...], harmonogramu, częstotliwości oraz innych zadań związanych z oceną. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.
- 7d. Wyniki oceny wzajemnej analizowane są przez forum. Komisja sporządzi podsumowanie wyników i udostępni je publicznie.

8. [...]

9. [...]

10. [...]

(Treść ust. 8–10 została włączona do ust. 7a i 7b)

11. Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu określenia sposobu informowania o procedurach państw członkowskich, o których to procedurach mowa w ust. 7. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Artykuł 72
Wyznaczanie służb technicznych

1. Organy udzielające homologacji typu wyznaczają służby techniczne do jednej lub większej liczby następujących kategorii czynności, stosownie do zakresu ich kompetencji:
 - a) kategoria A: badania, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach wymienionych w załączniku IV, przeprowadzane przez te służby techniczne we własnych obiektach;
 - b) kategoria B: nadzorowanie badań, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu i w aktach wymienionych w załączniku IV, w przypadku gdy badania te są prowadzone w obiektach producenta lub strony trzeciej. **Badania te, w tym ich przygotowywanie, odbywają się pod nadzorem służb technicznych;**
 - c) kategoria C: regularna ocena i monitorowanie procedur stosowanych przez producenta do kontroli zgodności produkcji;
 - d) kategoria D: nadzorowanie lub prowadzenie badań lub inspekcji w ramach nadzoru zgodności produkcji.

1a. [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

1b. [...]

1c. Organy udzielające homologacji typu, które nie podlegają ocenie wzajemnej zgodnie z art. 71 ust. 7a, nie są uwzględniane w czynnościach dotyczących zespołu ds. oceny wzajemnej.

2. Państwo członkowskie może wyznaczyć organ udzielający homologacji jako służbę techniczną w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii czynności, o których mowa w ust. 1. [...]
3. Służba techniczna jest powoływana na mocy prawa krajowego danego państwa członkowskiego i posiada osobowość prawną, z wyjątkiem **służby technicznej należącej do organu udzielającego homologacji typu i z wyjątkiem** akredytowanej wewnętrznej służby technicznej producenta, o której mowa w art. 76.
4. Służba techniczna musi posiadać ubezpieczenie od odpowiedzialności dotyczące jej działalności, chyba że na mocy prawa krajowego odpowiedzialność ponosi państwo członkowskie lub za ocenę zgodności bezpośrednio odpowiada samo państwo członkowskie.
5. Służby techniczne państwa trzeciego inne niż służby wyznaczone zgodnie z art. 76 można **wyznaczać i** zgłaszać do celów art. 78 tylko wówczas, gdy dwustronna umowa między Unią a zainteresowanym państwem trzecim przewiduje możliwość wyznaczenia tych służb technicznych. Nie uniemożliwia to służbie technicznej ustanowionej na mocy prawa krajowego państwa członkowskiego zgodnie z ust. 3 tworzenia podmiotów zależnych w państwach trzecich, pod warunkiem że wyznaczona służba techniczna bezpośrednio zarządza podmiotami zależnymi i kontroluje je.

Artykuł 73
Niezależność służb technicznych

1. Służba techniczna wraz z jej pracownikami musi być niezależna i wykonywać czynności, do których służba ta została wyznaczona, z najwyższą uczciwością zawodową i wymaganymi kwalifikacjami technicznymi w dziedzinie, w której działa, oraz musi być wolna od wszelkich nacisków i zachęt, zwłaszcza finansowych, które mogłyby wpływać na jej osąd lub wyniki prowadzonych przez nią czynności oceniających, szczególnie ze strony osób lub grup osób mających interes w wynikach tych czynności.
2. Służba techniczna jest organizacją będącą stroną trzecią lub organem niezaangażowanym w proces projektowania, produkcji, dostarczania czy konserwacji pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, które ocenia, bada lub kontroluje.

Organizacja lub organ należące do stowarzyszenia gospodarczego lub federacji branżowej reprezentujących przedsiębiorstwa zajmujące się projektowaniem, produkcją, dostarczaniem lub konserwacją pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które ta organizacja lub organ oceniają, badają lub kontrolują, mogą być uważane za spełniające wymogi akapitu pierwszego pod warunkiem wykazania organowi [...] udzielającemu homologacji **typu** danego państwa członkowskiego ich niezależności i braku jakiegokolwiek konfliktu interesów.

3. Służba techniczna, jej ściśle kierownictwo oraz pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie czynności, do których zostali wyznaczeni zgodnie z art. 72 ust. 1, nie mogą projektować, produkować, dostarczać ani konserwować pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, które oceniają, ani nie mogą reprezentować stron zaangażowanych w taką działalność. Nie wyklucza to korzystania z tych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych niezbędnych do funkcjonowania służby technicznej ani korzystania z takich pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych do celów prywatnych.
4. Służba techniczna zapewnia, aby działalność jej podmiotów zależnych lub podwykonawców nie miała wpływu na poufność, obiektywizm ani bezstronność kategorii czynności, do których służba ta została wyznaczona.
5. Pracownicy służby technicznej dochowują tajemnicy zawodowej w odniesieniu do wszystkich informacji, które uzyskują w trakcie wykonywania swoich zadań na mocy niniejszego rozporządzenia, z wyjątkiem związanych z organem udzielającym homologacji lub w przypadkach wymaganych na mocy prawa Unii lub prawa krajowego.

Artykuł 74
Kompetencje służb technicznych

1. Służba techniczna musi być w stanie wykonywać wszystkie rodzaje czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie zgodnie z art. 72 ust. 1. Wykazuje ona organowi udzielającemu homologacji typu **lub krajowej jednostce akredytujacej**, że wszystkie następujące wymogi są spełnione:
 - a) jej personel posiada odpowiednie umiejętności, specjalistyczną wiedzę techniczną i przeszkolenie zawodowe oraz wystarczające i odpowiednie doświadczenie w wykonywaniu czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie;
 - b) posiada opisy procedur odpowiednich do wykonywania czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, należycie uwzględniających stopień złożoności technologii danego pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego oraz masowy lub seryjny charakter procesu produkcyjnego. Służba techniczna musi wykazać przejrzystość i powtarzalność tych procedur;
 - c) dysponuje środkami niezbędnymi do wykonywania zadań związanych z kategoriami czynności, w odniesieniu do których ubiega się o wyznaczenie, oraz dostępem do całego niezbędnego wyposażenia lub obiektów.
2. Służba techniczna musi również wykazać, że dysponuje odpowiednimi umiejętnościami, specjalistyczną wiedzą techniczną i uznanym doświadczeniem w prowadzeniu badań i kontroli służących ocenie zgodności pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych z niniejszym rozporządzeniem, z aktami prawnymi wymienionymi w załączniku IV oraz swoją zgodność z normami wymienionymi w dodatku 1 do załącznika V. **Niemniej jednak normy wymienione w dodatku 1 do załącznika V nie mają zastosowania do celów ostatniego etapu krajowej procedury wielostopniowej, o której mowa w art. 45 ust. 1.**

Artykuł 75
Podmioty zależne i podwykonawcy służb technicznych

1. Za zgodą właściwego dla nich [...] organu udzielającego homologacji typu służby techniczne mogą zlecać podwykonawstwo niektórych czynności, do których wykonywania zostały wyznaczone zgodnie z art. 72 ust. 1, lub powierzać ich wykonanie podmiotowi zależnemu.
2. W przypadku gdy służba techniczna zleca podwykonawcom określone zadania związane z kategoriami czynności, do których wykonania została wyznaczona, lub korzysta w tym celu z usług podmiotu zależnego, zapewnia ona, aby podwykonawca lub podmiot zależny spełniali wymogi określone w art. 72, 73 i 74, oraz informuje o tym organ udzielający homologacji typu.
3. Służby techniczne ponoszą pełną odpowiedzialność za zadania wykonywane przez podwykonawców lub podmioty zależne, niezależnie od miejsca ich siedziby.
4. Służby techniczne przechowują do wglądu wyznaczającego organu udzielającego homologacji typu odpowiednie dokumenty dotyczące oceny przeprowadzonej przez organy homologacji typu lub akredytacji udzielonej przez krajową jednostkę akredytującą w odniesieniu do [...] podwykonawcy lub podmiotu zależnego oraz wykonywanych przez nich zadań.

5. [...]

Wyznaczający organ udzielający homologacji typu zgłasza Komisji podwykonawców lub podmioty zależne wyznaczonych służb technicznych.

Artykuł 76
Wewnętrzne służby techniczne producenta

1. Wewnętrzna służba techniczna producenta może zostać wyznaczona do wykonywania czynności kategorii A, o których mowa w art. 72 ust. 1 lit. a), tylko w odniesieniu do aktów prawnych wymienionych w załączniku XV. Wewnętrzna służba techniczna musi stanowić oddzielną i wyodrębnioną część przedsiębiorstwa producenta i nie może być zaangażowana w projektowanie, produkcję, dostarczanie ani konserwację ocenianych przez nią pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych.
2. Wewnętrzna służba techniczna musi spełniać następujące wymogi:
 - a) została akredytowana przez krajową jednostkę akredytującą w rozumieniu art. 2 pkt 11 rozporządzenia (WE) nr 765/2008 oraz zgodnie z dodatkami 1 i 2 do załącznika V do niniejszego rozporządzenia;
 - b) wewnętrzna służba techniczna wraz z jej pracownikami musi mieć określone miejsce w strukturze organizacyjnej oraz posługiwać się takimi metodami sprawozdawczości w ramach przedsiębiorstwa producenta, do którego należy, które zapewniają jej bezstronność, i wykazuje tę bezstronność wobec odpowiedniego [...] **organu udzielającego homologacji typu oraz krajowej jednostki akredytującej**;
 - c) ani wewnętrzna służba techniczna ani jej pracownicy nie angażują się w żadną działalność, która mogłaby stać w sprzeczności z ich możliwością niezależnego lub uczciwego wykonywania czynności, do których służba została wyznaczona;
 - d) służba ta świadczy usługi wyłącznie na rzecz przedsiębiorstwa producenta, którego jest częścią.

3. [...]
4. Komisja posiada uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 88 w celu zmiany załącznika XV na potrzeby uwzględnienia zmian technicznych i regulacyjnych poprzez aktualizację zawartego w nim wykazu aktów prawnych i ograniczeń.

Artykuł 77
Ocena [...] służb technicznych

0. **Kandydująca służba techniczna przedkłada formalny wniosek organowi udzielającemu homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ubiega się o wyznaczenie, zgodnie z częścią 4 dodatku 2 do załącznika V. We wniosku wyszczególnione są czynności, w odniesieniu do których kandydująca służba techniczna ubiega się o wyznaczenie[...].**
1. Zanim **organ udzielający homologacji typu** wyznaczy służbę techniczną, organ udzielający homologacji typu **[...] lub krajowa jednostka akredytująca** musi ją ocenić zgodnie z listą kontrolną oceny obejmującą przynajmniej wymagania wymienione w dodatku 2 do załącznika V. Ocena obejmuje ocenę na miejscu w obiektach służby technicznej ubiegającej się o wyznaczenie oraz, w stosownych przypadkach, w obiektach podmiotu zależnego lub podwykonawcy, znajdujących się w Unii lub poza Unią.

1a. W przypadku gdy oceny dokonuje jednostka akredytująca zgodnie z art. 71 ust. 1, kandydująca służba techniczna dostarcza organowi udzielającemu homologacji typu ważny certyfikat akredytacji oraz odnośne sprawozdanie z oceny [...] potwierdzające spełnienie [...] wymagań ustanowionych w dodatku 2 do załącznika V dotyczących czynności, w odniesieniu do których kandydująca służba techniczna ubiega się o wyznaczenie.

1b. W przypadkach gdy ocena jest przeprowadzana przez organ udzielający homologacji typu, organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym kandydująca służba techniczna złożyła wniosek o wyznaczenie, oficjalnie wyznacza zespół ds. oceny wspólnej, w skład którego wchodzi również przedstawiciele organów udzielających homologacji typu co najmniej dwóch innych państw członkowskich [...] oraz przedstawiciel Komisji [...]; zadaniem tego zespołu jest uczestniczenie w ocenie kandydującej służby technicznej, w tym w wizycie na miejscu. Wyznaczający organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, [...] w **którym** kandydująca służba techniczna **złożyła wniosek o wyznaczenie** zapewnia tym przedstawicielom terminowy dostęp do dokumentów niezbędnych do oceny kandydującej służby technicznej.

1c. W przypadkach gdy ocena jest przeprowadzana przez organ udzielający homologacji typu [...] właściwy dla służby technicznej, która złożyła wniosek o przeprowadzanie badań wyłącznie do celów krajowych indywidualnych dopuszczeń pojazdów zgodnie z art. 43, organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym kandydująca służba techniczna złożyła wniosek o wyznaczenie, jest zwolniony z obowiązku [...] wyznaczenia zespołu ds. oceny wspólnej [...]. Z oceny wspólnej zwolnione są także służby techniczne, które kontrolują wyłącznie prawidłową instalację komponentów w kategoriach O₁ i O₂.

1d. W przypadku gdy służba techniczna wystąpiła z wnioskiem o wyznaczenie przez kilka organów udzielających homologacji typu zgodnie z art. 78 ust. 3, ocenę przeprowadza się tylko raz, pod warunkiem że obejmuje ona cały zakres wyznaczenia służby technicznej.

2. W trakcie procesu oceny zespół ds. oceny wspólnej podnosi ustalenia dotyczące niespełniania przez kandydującą służbę techniczną wymagań określonych w art. 72–76, w art. 84 i 85 oraz w dodatku 2 do załącznika V [...].
3. Zespół ds. oceny wspólnej przedstawia [...] po ocenie na miejscu sprawozdanie określające, w jakim zakresie wnioskodawca spełnia wymagania określone w art. 72–76, 84 i 85 oraz w dodatku 2 do załącznika V do niniejszego rozporządzenia.
4. [...]

5. [...]

Organ udzielający homologacji typu przekazuje Komisji nazwiska swoich przedstawicieli, którzy mogą być wezwani do każdej oceny wspólnej, oraz informacje o ich wiedzy fachowej.

6. [...]

7. Organ udzielający homologacji typu [...] **przekazuje** Komisji i **na żądanie** organom [...] **udzielającym homologacji typu** innych państw członkowskich **sprawozdanie z wyniku** oceny **zgodnie z procedurami określonymi w dodatku 2 do załącznika V**, [...] **w tym** przekazuje dokumentację potwierdzającą kompetencje służby technicznej oraz wprowadzone mechanizmy umożliwiające regularne monitorowanie służby technicznej [...].

[...]

8. Organy udzielające homologacji typu pozostałych państw członkowskich oraz Komisja mogą dokonać przeglądu sprawozdania z oceny i dokumentacji, zadać pytania lub wyrazić zastrzeżenia oraz zwrócić się o dodatkową dokumentację w terminie jednego miesiąca **od otrzymania** [...] sprawozdania z oceny i dokumentacji.

9. Organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna [...] **złożyła wniosek o wyznaczenie**, ustosunkowuje się do pytań, zastrzeżeń i wniosków o dodatkową dokumentację w terminie czterech tygodni od ich otrzymania.

10. Organy udzielające homologacji typu pozostałych państw członkowskich lub Komisja mogą indywidualnie lub wspólnie skierować zalecenia do organu udzielającego homologacji typu w państwie członkowskim, w którym kandydująca służba techniczna [...] **złożyła wniosek o wyznaczenie**, w terminie czterech tygodni od otrzymania odpowiedzi, o której mowa w ust. 9. Organ udzielający homologacji typu uwzględnia te zalecenia przy podejmowaniu decyzji o wyznaczeniu służby technicznej. Jeżeli organ udzielający homologacji typu postanowi o niestosowaniu się do zaleceń skierowanych przez inne państwa członkowskie lub Komisję, uzasadnia swoją decyzję w terminie dwóch tygodni od jej podjęcia.
11. **Okres** ważności wyznaczenia służb technicznych jest ograniczony [...].
12. Organ udzielający homologacji, który chce być wyznaczony jako służba techniczna zgodnie z art. 72 ust. 2, dokumentuje spełnienie wymagań niniejszego rozporządzenia podczas oceny przeprowadzanej przez niezależnych audytorów. Audytorzy tacy **moga pochodzić z tej samej organizacji, pod warunkiem że podlegają kierownictwu odrębnemu od kierownictwa personelu prowadzącego działalność podlegającą ocenie** [...] i spełniają wymagania określone w dodatku 2 do załącznika V.

Artykuł 78
Powiadamianie Komisji o wyznaczeniu służb technicznych

1. **Organy udzielające homologacji typu** [...] powiadamiają Komisję o nazwie, adresie, w tym adresie elektronicznym, osobach odpowiedzialnych oraz kategoriach czynności każdej służby technicznej, którą wyznaczają. W powiadomieniu określa się wyraźnie zakres wyznaczenia, czynności i procedury z zakresu oceny zgodności, rodzaje produktów i dziedziny wymienione w załączniku IV, w odniesieniu do których wyznaczono służbę techniczną, oraz wszelkie późniejsze zmiany tych danych.

Powiadomienia tego dokonuje się przed rozpoczęciem przez wyznaczone służby techniczne czynności, o których mowa w art. 72 ust. 1.

2. [...]

3. [...] Służba techniczna może być wyznaczona przez organ udzielający homologacji typu innego państwa członkowskiego niż państwo, w którym ma siedzibę, pod warunkiem że cały zakres wyznaczenia przez organ udzielający homologacji typu jest objęty akredytacją, zgodnie z art. 77 ust. 1a.
4. [...]
5. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej i uaktualnia [...] wykaz i szczegółowe dane wyznaczonych służb technicznych, [...] ich podwykonawców i podmiotów zależnych, o których ją powiadomiono zgodnie z niniejszym artykułem.

Artykuł 79
Zmiany i odnowienie wyznaczenia służb technicznych

1. W przypadku gdy organ udzielający homologacji typu stwierdza lub zostaje poinformowany, że służba techniczna przestała spełniać wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu, organ ten ogranicza, zawiesza lub cofa wyznaczenie, stosownie do wagi niespełnienia tych wymogów.

Organ udzielający homologacji typu niezwłocznie **powiadamia** Komisję i inne państwa członkowskie o zawieszeniu, ograniczeniu lub cofnięciu [...] **wyznaczenia**.

Komisja odpowiednio aktualizuje opublikowane informacje, o których mowa w art. 78 ust. **5**.

2. W razie ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia wyznaczenia lub w razie zaprzestania działalności przez służbę techniczną [...] organ udzielający homologacji **typu** przechowuje **jej dokumenty** [...] do wglądu organów udzielających homologacji lub organów nadzoru rynku.
3. Organ udzielający homologacji typu powiadamia inne organy udzielające homologacji typu i Komisję, jeżeli niespełnianie wymogów przez służbę techniczną ma wpływ na świadectwa homologacji typu wydane na podstawie sprawozdań z badań i inspekcji wydanych przez służbę techniczną, której dotyczy zmiana w zgłoszeniu.

W ciągu dwóch miesięcy od powiadomienia o zmianach w zgłoszeniu organ udzielający homologacji typu przedkłada Komisji i innym organom udzielającym homologacji typu sprawozdanie ze swoich ustaleń dotyczących niespełniania wymogów. Jeżeli jest to niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych wprowadzonych już do obrotu, organ wyznaczający [...] poleca danym organom udzielającym homologacji typu zawieszenie lub cofnięcie w rozsądnym terminie wszystkich nienależnie wydanych świadectw.

4. W przypadku gdy wyznaczenie służby technicznej zostało zawieszone, ograniczone lub cofnięte, świadectwa homologacji typu wydane na podstawie sprawozdań z badań i inspekcji wydanych przez tę służbę techniczną zachowują ważność, chyba że owe homologacje typu stały się nieważne zgodnie z art. 33 ust. 2e.

[...]

a) [...]

b) [...]

– [...]

5. Rozszerzenie zakresu wyznaczenia służby technicznej może zostać [...] **przeprowadzone** zgodnie z **przepisami określonymi w dodatku 2 do załącznika V** [...] i z zastrzeżeniem powiadomienia, o którym mowa w art. 78.
6. Wyznaczenie służby technicznej odnawiane [...] **jest** tylko po tym, jak organ udzielający homologacji typu sprawdzi, czy służba techniczna nadal spełnia wymagania niniejszego rozporządzenia. Ocenę taką przeprowadza się zgodnie z procedurą określoną w art. 77 **ust. 1a albo 1b.**

Artykuł 80
Monitorowanie służb technicznych

1. Organ [...] udzielający homologacji typu [...] stale monitoruje służby techniczne w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami określonymi w art. 72–76, 84 i 85 oraz w dodatku 2 do załącznika V.

Obowiązek ten nie ma zastosowania do czynności służb technicznych, które są monitorowane przez jednostki akredytujące, zgodnie z art. 71 ust. 1.

Służby techniczne dostarczają na żądanie wszystkie istotne informacje i dokumenty wymagane do tego, aby umożliwić temu [...] organowi udzielającemu homologacji typu weryfikację zgodności z tymi wymaganiami.

Służby techniczne informują bezzwłocznie [...] organ udzielający homologacji typu o wszelkich zmianach, w szczególności dotyczących ich pracowników, infrastruktury, podmiotów zależnych lub podwykonawców, które mogą mieć wpływ na spełnianie wymagań określonych w art. 72–76, 84 i 85 oraz w dodatku 2 do załącznika V lub na ich zdolność do realizacji zadań dotyczących oceny zgodności w odniesieniu do pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych, do których zostały one wyznaczone.

2. Służby techniczne niezwłocznie odpowiadają na zapytania organu udzielającego homologacji typu lub Komisji dotyczące przeprowadzonych przez nie ocen zgodności.

3. Organ udzielający homologacji typu [...] zapewnia, aby służba techniczna wykonywała swoje obowiązki określone w ust. 2, o ile nie ma uzasadnionej przyczyny dla zaniechania tego.

Jeżeli organ udzielający homologacji typu [...] **potwierdzi istnienie** uzasadnionej przyczyny, informuje o tym Komisję.

Komisja niezwłocznie przeprowadza konsultacje z państwami członkowskimi. Na podstawie tej oceny Komisja decyduje w drodze aktu wykonawczego, czy przyczynę podaną jako uzasadnioną należy istotnie za taką uznać. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.

Służba techniczna lub organ [...] udzielający homologacji typu mogą wystąpić o poufne traktowanie informacji przekazywanych organom innego państwa członkowskiego lub Komisji.

- 3a. Co najmniej [...] co trzydzieści miesięcy organ [...] udzielający homologacji typu ocenia, czy każda podległa mu służba techniczna nadal spełnia wymagania określone w art. 72–76, 84 i 85 oraz w dodatku 2 do załącznika V. Ocena ta obejmuje wizytę na miejscu w każdej podległej danemu organowi służbie technicznej.

W ciągu dwóch miesięcy po zakończeniu tej oceny służby technicznej, państwa członkowskie przekazują Komisji i innym państwom członkowskim sprawozdania z tych działań monitorujących. Sprawozdania zawierają streszczenie oceny, które podawane jest do wiadomości publicznej.

4. [...]

Artykuł 81
Kwestionowanie kompetencji służb technicznych

1. Komisja bada wszystkie przypadki, w których przedłożono jej zastrzeżenia dotyczące kompetencji służby technicznej lub ciągłego spełniania przez tę służbę techniczną wymogów i obowiązków, którym podlega ona na mocy niniejszego rozporządzenia. Komisja może wszcząć takie dochodzenie również z własnej inicjatywy.

Komisja wszczyna dochodzenie w sprawie odpowiedzialności służby technicznej, jeżeli udowodniono, lub jeżeli istnieją uzasadnione powody do uznania, że homologacji typu udzielono na podstawie fałszywych danych lub sfałszowano wyniki badań lub ukryto dane bądź specyfikacje techniczne, które prowadziłyby do odmowy udzielenia homologacji typu.

2. Komisja konsultuje się z organem udzielającym homologacji typu państwa członkowskiego, **które wyznaczyło** daną służbę techniczną [...], w ramach dochodzenia, o którym mowa w ust. 1. Organ udzielający homologacji typu tego państwa członkowskiego przekazuje Komisji, na jej żądanie, wszelkie istotne informacje dotyczące działalności danej służby technicznej oraz spełniania przez nią wymogów dotyczących niezależności i kompetencji.

3. Komisja zapewnia poufne traktowanie wszystkich szczególnie chronionych informacji uzyskanych w trakcie dochodzenia.
4. Jeżeli Komisja stwierdzi, że służba techniczna nie spełnia lub już nie spełnia wymogów wyznaczenia, lub że jest ona odpowiedzialna za nieprawidłowość lub nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1, informuje o tym państwo członkowskie organu udzielającego homologacji typu.

W razie potrzeby Komisja zwraca się do państwa członkowskiego o podjęcie środków ograniczających, w tym zawieszenie, ograniczenie lub cofnięcie wyznaczenia.

Jeżeli państwo członkowskie nie podejmie niezbędnych środków ograniczających, Komisja może, w drodze aktów wykonawczych, zawiesić, ograniczyć lub cofnąć wyznaczenie danej służby technicznej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2. Komisja powiadamia dane państwo członkowskie o swojej decyzji i odpowiednio aktualizuje opublikowane informacje, o których mowa w art. 78 ust. 4.

Artykuł 82

Wymiana informacji dotyczących, oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych

1. Organy udzielające homologacji typu konsultują się między sobą oraz z Komisją w kwestiach o znaczeniu ogólnym w odniesieniu do wdrożenia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu dotyczących oceny, wyznaczania i monitorowania służb technicznych.
2. Organy udzielające homologacji typu przekazują sobie nawzajem i Komisji, nie później niż dwa lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, wzór listy kontrolnej oceny używany zgodnie z art. 77 ust. 1 oraz późniejsze zmiany tej listy kontrolnej, aż do czasu przyjęcia przez Komisję zharmonizowanej listy kontrolnej oceny. Komisja posiada uprawnienia do przyjęcia aktów wykonawczych w celu określenia wzoru listy kontrolnej oceny. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 87 ust. 2.
3. Jeżeli sprawozdania z oceny, o których mowa w art. 77 ust. 3, wskazują na rozbieżności w ogólnej praktyce organów udzielających homologacji typu, państwa członkowskie lub Komisja mogą zażądać wymiany informacji.
4. Wymiana informacji jest koordynowana przez forum, o którym mowa w art. 10.

Artykuł 83
Współpraca z krajowymi organami akredytującymi

1. Jeżeli wyznaczenie służby technicznej [...] opiera się na akredytacji w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 765/2008, **krajowa jednostka akredytująca i [...] organ udzielający homologacji typu podtrzymują pełną współpracę i wymieniają odpowiednie informacje zgodnie z obowiązkami przewidzianymi w rozporządzeniu (WE) nr 765/2008.**

Państwa członkowskie zapewniają, aby organ udzielający homologacji typu przekazywał krajowej jednostce akredytującej, która udzieliła akredytacji danej służbie technicznej, zgłoszenia incydentów oraz inne informacje, które odnoszą się do kwestii będących pod kontrolą służby technicznej, jeżeli informacje te są istotne dla oceny działalności służby technicznej.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ma siedzibę, na bieżąco informował krajową jednostkę akredytującą odpowiedzialną za akredytację danej służby technicznej o ustaleniach istotnych dla akredytacji. Krajowa jednostka akredytująca informuje o swoich ustaleniach organ udzielający homologacji typu państwa członkowskiego, w którym służba techniczna ma siedzibę.

Artykuł 84
Obowiązki operacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne wykonują czynności, do wykonywania których zostały wyznaczone zgodnie z art. 72 ust. 1.
2. Służby techniczne muszą stale spełniać wszystkie poniższe kryteria:
 - a) umożliwiać swojemu organowi udzielającemu homologacji obserwowanie działalności służby technicznej podczas [...] **badan do celów homologacji typu**;
 - b) na żądanie dostarczać swojemu organowi udzielającemu homologacji informacje dotyczące kategorii czynności, do których wykonywania zostały wyznaczone.
3. Jeżeli służba techniczna stwierdzi, że producent nie spełnia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu, powiadamia o tym organ udzielający homologacji, aby organ udzielający homologacji zobowiązał producenta do podjęcia stosownych środków naprawczych. Organ udzielający homologacji odmawia wydania świadectwa homologacji typu, jeżeli nie podjęto tych stosownych środków naprawczych.

Artykuł 85
Obowiązki informacyjne służb technicznych

1. Służby techniczne informują organ udzielający homologacji o:
 - a) wszelkich stwierdzonych przypadkach braku zgodności, które mogą wymagać odmowy, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia świadectwa homologacji typu;
 - b) wszelkich okolicznościach mających wpływ na zakres i warunki ich wyznaczenia;
 - c) wszelkich otrzymanych od organów nadzoru rynku wnioskach o informacje dotyczące ich działalności.
2. Na żądanie organu udzielającego homologacji służby techniczne dostarczają informacji o czynnościach należących do zakresu jej wyznaczenia oraz o wszelkich innych prowadzonych czynnościach, w tym o działalności transgranicznej i podwykonawstwie.

[...]

ROZDZIAŁ XVI

UPRAWNIENIA WYKONAWCZE I DELEGOWANE

Artykuł 87 *Procedura komitetowa*

1. Komisję wspomaga Komitet Techniczny ds. Pojazdów Silnikowych. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku gdy komitet nie przedstawi opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i zastosowanie ma art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 88
Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 2, art. 10 ust. 3, [...] art. 24 ust. 3, [...] art. 28 ust. 5, art. 29 ust. 6, [...], **art. 39 ust. 4, art. 42 ust. 6 [...]**, art. 55 ust. 2, [...] art. 60 ust. 3, art. 65 ust. 10, art. 76 ust. 4 i art. 90 ust. 2, powierza się Komisji na okres **pięciu lat** [...] od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego pięcioletniego okresu. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem danego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 2, art. 10 ust. 3, [...], art. 24 ust. 3, [...] art. 28 ust. 5, art. 29 ust. 6, art. 29 ust. 6, **art. 39 ust. 4, art. 42 ust. 6 [...]**, art. 55 ust. 2 [...], art. 60 ust. 3, art. 65 ust. 10, art. 76 ust. 4 i art. 90 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

**3a. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami
wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi
w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia
13 kwietnia 2016 r.**

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 2, art. 5 ust. 2, art. 10 ust. 3, [...] art. 24 ust. 3, [...] art. 28 ust. 5, art. 29 ust. 6 [...], art. 55 ust. 2 [...], art. 60 ust. 3, art. 65 ust. 10, art. 76 ust. 4 i art. 90 ust. 2 wchodzi w życie, tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

ROZDZIAŁ XVII PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 89 *Sankcje*

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji za niedopełnienie przez podmioty gospodarcze i służby techniczne zobowiązań określonych w artykułach niniejszego rozporządzenia [...] oraz wprowadzają wszelkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
2. Sankcjom podlegają przynajmniej następujące typy naruszeń przepisów przez podmioty gospodarcze i służby techniczne:
 - a) składanie fałszywych oświadczeń w trakcie procedur homologacyjnych lub procedur prowadzących do wycofania od użytkowników;
 - b) fałszowanie wyników badań dotyczących homologacji typu;
 - c) zatajanie danych lub specyfikacji technicznych, które mogłyby prowadzić do wycofania pojazdów, układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych od użytkowników, lub do odmowy wydania lub cofnięcia świadectwa homologacji typu;
 - d) [...] niespełnianie przez służby techniczne wymagań w zakresie ich wyznaczenia.**

3. Oprócz typów naruszeń określonych w ust. 2, sankcjom podlegają również przynajmniej następujące typy naruszeń przepisów przez podmioty gospodarcze:
- a) odmowa udzielenia dostępu do informacji;
 - b) udostępnianie na rynku pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych podlegających homologacji bez uzyskania takiej homologacji lub fałszowanie w tym celu dokumentów, [...] **świadectw zgodności, tabliczek znamionowych lub znaków homologacji.**
4. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o przepisach wdrażających ust. 1–3 do dnia dd/mm/rrrr [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę [...] 36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.*] oraz niezwłocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach, mających wpływ na te przepisy.
5. Państwa członkowskie corocznie przedkładają Komisji sprawozdanie dotyczące nałożonych sankcji. W **przypadku gdy w danym roku nie nałożono żadnych sankcji, państwa członkowskie nie przedkładają Komisji [...] sprawozdań.**
6. Komisja opracowuje sprawozdanie podsumowujące na temat [...] sankcji nałożonych przez państwa członkowskie. **Sprawozdanie to zawiera zalecenia dla państw członkowskich i jest przedkładane forum ustanowionemu na podstawie art. 10.**

Grzywny administracyjne wspierające środki naprawcze i ograniczające na szczeblu UE

1. Jeżeli Komisja podejmuje decyzje na podstawie art. 50, może nakładać grzywny administracyjne na dany podmiot gospodarczy w związku z brakiem zgodności pojazdu, układu, komponentu, oddzielnego zespołu technicznego z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

Nałożone grzywny administracyjne muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. W szczególności grzywny muszą być proporcjonalne do liczby niezgodnych pojazdów zarejestrowanych na rynku Unii lub liczby niezgodnych układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych udostępnionych na rynku Unii.

Komisja nie może wszczynać, ponownie rozpoczynać ani kontynuować na podstawie niniejszego artykułu postępowań przeciwko podmiotom gospodarczym w sprawie naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia, za które to naruszenie podmioty te zostały ukarane lub za które nie ponoszą one odpowiedzialności zgodnie z art. 89 lub zgodnie z wcześniejszą, niepodlegającą już zaskarżeniu decyzją.

Grzywny administracyjne nałożone przez Komisję nie mogą być orzekane dodatkowo wobec sankcji nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 89 dla tego samego naruszenia przepisów i nie mogą przekraczać 30 000 EUR za jeden niezgodny pojazd, układ, komponent lub oddzielny zespół techniczny.

2. Komisja [...] przyjmie, na podstawie zasad określonych w ust. 2a, akty wykonawcze [...] w celu określenia procedury oraz metod obliczania i pobierania grzywien administracyjnych, o których mowa w ust. 1. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedura sprawdzająca, o której mowa w art. 87 ust. 2.

2a. Akty wykonawcze, o których mowa w ust. 2, są zgodne z następującymi zasadami:

- a) procedura stosowana przez Komisję jest zgodna z prawem do dobrej administracji, a w szczególności z prawem do bycia wysłuchanym i prawem dostępu do akt, przy poszanowaniu uzasadnionych interesów poufności oraz tajemnicy zawodowej i handlowej;**
- b) przy obliczaniu odpowiedniej grzywny administracyjnej Komisja kieruje się zasadami skuteczności, proporcjonalności i odstraszania, biorąc pod uwagę, w stosownych przypadkach, wagę i skutki naruszenia, dobrą wiarę podmiotu gospodarczego, jego stopień staranności i współpracy, powtarzanie się, częstotliwość lub czas trwania naruszenia, jak również sankcje nałożone uprzednio na ten sam podmiot gospodarczy;**
- c) grzywny administracyjne są pobierane bez zbędnej zwłoki, czemu służy określenie terminu płatności oraz, w stosownych przypadkach, możliwość podziału płatności na kilka rat i etapów.**

3. Kwoty grzywien administracyjnych są uznawane za dochody w budżecie ogólnym Unii Europejskiej.

Artykuł 91
Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007

1. W rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 wprowadza się następujące zmiany:

(1) tytuł rozporządzenia otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6)”;

(2) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady dotyczące zgodności eksploatacji, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, pokładowych układów diagnostycznych (OBD) pojazdu oraz pomiaru zużycia paliwa.”;

(3) w art. 3 skreśla się pkt 14 i 15;

(4) skreśla się art. 6–9;

(5) w art. 13 ust. 2 skreśla się lit. e).

[...]

Artykuł 92
Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 595/2009

1. W rozporządzeniu (WE) nr 595/2009 wprowadza się następujące zmiany:

(0) tytuł rozporządzenia otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE”

- (1) art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ponadto niniejsze rozporządzenie ustala zasady zgodności eksploatacyjnej pojazdów i silników, trwałości urządzeń ograniczających emisję zanieczyszczeń, systemów OBD pojazdów, pomiaru zużycia paliwa i emisji CO₂ i dostępu do informacji dotyczących OBD pojazdów.”;

- (2) w art. 3 skreśla się pkt 11 i 13;
- (3) skreśla się art. 6;
- (4) w art. 11 ust. 2 skreśla się lit. e).

2. Odesłania do uchylonych przepisów rozporządzenia (WE) nr 595/2009 odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku XVIII pkt 2 do niniejszego rozporządzenia.

[...]

Artykuł 95
Uchylenie dyrektywy 2007/46/WE

Dyrektywa 2007/46/WE traci moc ze skutkiem od dnia 1 stycznia 201X r.

Odesłania do dyrektywy 2007/46/WE odczytuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji w załączniku XVIII pkt 5 do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 96
Przepisy przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie unieważnia żadnej homologacji typu całego pojazdu, ani homologacji typu UE udzielonej pojazdom lub układom, komponentom lub oddzielnym zespołom technicznym przed dniem [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę rozpoczęcia stosowania, jak określono w art. 98].
2. Organy udzielające homologacji wydają decyzje w sprawie rozszerzenia i zmiany homologacji typu całego pojazdu oraz homologacji typu UE dla pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych, o których mowa w ust. 1, zgodnie z art. 31 i 32 niniejszego rozporządzenia.
3. Ważność homologacji typu całego pojazdu, o których mowa w ust. 1, upływa najpóźniej dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę, która powinna być datą rozpoczęcia stosowania, jak określono w art. 98, + 5 lat] [...].
4. Służby techniczne wyznaczone przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia podlegają ocenie, o której mowa w art. 77.

Wyznaczenie służb technicznych wyznaczonych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia odnawia się w ciągu [...] **pieciu** lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, jeżeli dane służby techniczne spełniają odpowiednie wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu.

Ważność wyznaczenia służb technicznych dokonanego przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia kończy się najpóźniej [...] **pieć** lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 97
Sprawozdawczość

1. Do dnia 31 grudnia 20xx r. *[Urząd Publikacji: proszę wstawić rok rozpoczęcia stosowania, jak określono w art. 98 + 5 lat]* państwa członkowskie informują Komisję o stosowaniu procedur homologacji typu i nadzoru rynku ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu.
2. Na podstawie informacji przekazanych na mocy ust. 1 Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie oceniające dotyczące stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym funkcjonowania weryfikacji zgodności zgodnie z art. 9 do dnia 31 grudnia 20yy r. *[Urząd Publikacji: proszę wstawić rok, który powinien być rokiem 20xx, jak określono w ust. 1 + 1 rok]*

Artykuł 98
Wejście w życie i stosowanie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Ma ono zastosowanie od [...] **36 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia**.

Jednak od dnia [...] [*Urząd Publikacji: proszę wstawić datę [...] 24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.*] organy krajowe nie mogą odmówić przyznania nowemu typowi pojazdu homologacji typu UE lub krajowej homologacji typu ani zakazać rejestracji, wprowadzania do obrotu ani dopuszczania nowego pojazdu, w przypadku gdy producent złoży taki wniosek, a pojazd ten spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia oraz [...] aktów **prawnych UE wymienionych w załączniku IV**.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.,

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK XII

LIMITY MAŁYCH SERII I KOŃCOWEJ PARTII PRODUKCJI

A. LIMITY MAŁYCH SERII

1. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, które mają zostać zarejestrowane, sprzedane lub dopuszczone do ruchu w ciągu roku w Unii nie może przekroczyć, na podstawie art. 39, dla danej kategorii pojazdu wielkości podanych w poniższej tabeli:

Kategoria	Jednostki
M ₁	1 000
M ₂ , M ₃	0
N ₁	1000
N ₂ , N ₃	0
O ₁ , O ₂	0
O ₃ , O ₄	0

2. Liczba jednostek jednego typu pojazdu, które mają zostać zarejestrowane, sprzedane lub dopuszczone do ruchu w ciągu roku w państwie członkowskim jest określana przez to państwo członkowskie, lecz nie może przekroczyć, na podstawie art. 40, dla danej kategorii pojazdu wielkości podanych w poniższej tabeli:

Kategoria	Jednostki
M ₁	100
M ₂ , M ₃	250
N ₁	[...] 250
N ₂ , N ₃	250
O ₁ , O ₂	500
O ₃ , O ₄	250

3. [...]

[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]

B. LIMITY KOŃCOWEJ PARTII PRODUKCJI

Maksymalna liczba kompletnych i skompletowanych pojazdów dopuszczonych do ruchu w każdym państwie członkowskim w ramach procedury „końcowa partia produkcji” jest ograniczana przez państwa członkowskie w jeden z następujących sposobów:

- 1. W przypadku kategorii M1 maksymalna liczba pojazdów jednego typu lub większej liczby typów nie może przekroczyć 10 %, natomiast w przypadku innych kategorii — 30 % pojazdów wszystkich danych typów dopuszczonych do ruchu w tym państwie członkowskim w poprzednim roku.**

Jeżeli liczba odpowiadająca odpowiednio 10 % lub 30 % wynosi mniej niż 100, państwo członkowskie może zezwolić na dopuszczenie do ruchu maksymalnie 100 pojazdów.

- 2. Pojazdy jakiegokolwiek jednego typu są ograniczone do pojazdów, którym w momencie produkcji lub po jej dacie wydano ważne świadectwo zgodności, przy czym świadectwo to pozostało ważne przez co najmniej trzy miesiące po dacie wydania, ale następnie straciło swoją ważność z powodu wejścia w życie aktu prawnego.**

Wykaz załączników

[...]	[...]
Załącznik II	Definicje ogólne, kryteria klasyfikacji pojazdów, typy pojazdów i typy nadwozia
Dodatek 1:	Procedura sprawdzania, czy pojazd może być zaliczony do kategorii pojazdów terenowych
Dodatek 2:	Cyfry uzupełniające kody stosowane do różnych rodzajów nadwozia
[...]	[...]
Załącznik IV	Wymogi do celów homologacji typu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych
Część I	Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w nieograniczonych seriach
Dodatek 1:	Akty prawne dotyczące homologacji typu UE pojazdów produkowanych w małych seriach zgodnie z art. 39
<u>[...]</u>	<u>[...]</u>
Dodatek 2:	Wymogi dotyczące indywidualnego dopuszczenia UE pojazdu zgodnie z art. 42
Część II	Wykaz regulaminów EKG ONZ uznanych za alternatywne do dyrektyw lub rozporządzeń, o których mowa w części I
Część III	Wykaz aktów prawnych ustanawiających wymagania do celów homologacji typu UE pojazdów specjalnego przeznaczenia
Dodatek 1:	Samochody kempingowe, sanitarne i karawany
Dodatek 2:	Pojazdy opancerzone
Dodatek 3:	Pojazdy przystosowane do przewozu wózków inwalidzkich
Dodatek 4:	Inne pojazdy specjalnego przeznaczenia (w tym grupa pojazdów specjalnych, wielofunkcyjne pojazdy-nośniki osprzętu i przyczepy kempingowe)
Dodatek 5:	Żurawie samochodowe
Dodatek 6:	Przyczepy do przewożenia ładunków nienormatywnych
Załącznik V	Procedury postępowania podczas homologacji typu UE
Dodatek 1:	Normy, do których muszą się stosować podmioty, o których mowa w art. 72
Dodatek 2:	Procedura oceny służb technicznych
[...]	[...]
[...]	[...]

[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
[...]	[...]
Załącznik X	Procedury zgodności produkcji
[...]	[...]
[...]	[...]
Załącznik XII	Limity małych serii i <u>końcowej partii produkcji</u>
[...]	[...]
[...]	[...]
Załącznik XV	Akty prawne, w odniesieniu do których producent może zostać wyznaczony jako służba techniczna
Dodatek:	Wyznaczenie producenta jako służby technicznej i podwykonawstwo
Załącznik XVI	Warunki stosowania wirtualnych metod testowania przez producenta lub służbę techniczną
Dodatek 1:	Ogólne warunki stosowania wirtualnych metod testowania
Dodatek 2:	Szczegółowe warunki stosowania wirtualnych metod testowania
Dodatek 3:	Procedura walidacji
Załącznik XVII	Procedury postępowania podczas wielostopniowej homologacji typu
Dodatek:	Wzór dodatkowej tabliczki producenta
Załącznik XVIII	Dostęp do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdów
Dodatek 1:	Świadectwo producenta w sprawie dostępu do informacji z OBD oraz informacji dotyczących naprawy i konserwacji pojazdu
Dodatek 2:	Informacje z OBD pojazdu
Załącznik XIX	Tabela korelacji